Zur Entwicklung der bulgarischen Eisenbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen

vorgelegt von

Iwan Karosseroff

aus Bulgarien.

Tag der mündlichen Prüfung: 10. Juni 1907.

Erlangen.

K. b. Hof- u. Univ.-Buchdruckerei von Junge & Sohn.

1907.

203

Meinen Eltern

Sojka und Jordan Karosseroff

in aufrichtigster Dankbarkeit

gewidmet.

Vorwort.

Auf Anregung des Herrn Prof. Dr. W. Stieda in Leipzig habe ich es unternommen, das Eisenbahnwesen Bulgariens zur Darstellung zu bringen. Anfangs war mein Plan auf breitere Basis gestellt; erschöpfend und allseitig wollte ich die Eisenbahnverhältnisse meiner Heimat behandeln; allein die Schwierigkeiten, die mir in den Weg traten, waren unüberwindbar. Der vollständige Mangel an Material und dazu die Unmöglichkeit, Einblick in die Archive der Eisenbahndirektion in Sofia zu bekommen, nötigten mich, den Umfang meiner Arbeit enger zu fassen. Sie bezweckt in ihrer vorliegenden Form die Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Bahnen, und ist als erster Teil der ganzen Aufgabe zu betrachten. Ich gedenke dann, als zweiter und dritter Teil, Abhandlungen über die Tarifpolitik und die finanzielle Lage folgen zu lassen.

Wie Herrn Prof. Dr. W. Stieda für die Anregung, so bin ich Herrn Professor Dr. K. Th. v. Eheberg für die Beihilfe bei der Fertigstellung der Arbeit zu besonderem Dank verpflichtet, den ich auch an dieser Stelle mit Freude zum Ausdruck bringe.

Erlangen, den 20. Juni 1907.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549813_0005

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort V
Quellenangabe IX
Einleitung: Die Systemfrage 1
a) Einleitendes 1
b) Verschiedene Eisenbahnsysteme 3
c) Das reine Staats- und Privatbahnsystem 4
I. Abschnitt: Land und Leute 23
1. Allgemeine geogr. Lage 24
2. Wirtschaftl. Verhältnisse 30
a) Bevölkerung 30
b) Ackerbau 32
c) Industrie 35
d) Mineralienreichtum 38
e) Handel 39
II. Abschnitt: Die orientalischen Bahnen 45
III. Abschnitt: Die Geschichte der bulg. Eisenbahnen 63
1. Der Staatsbahngedanke in Bulgarien 63
a) Der Verlauf bis zur Vierer-Konferenz 63
b) Die Vierer-Konferenz 69
c) Das Gesetz von 1884 74
2. Gesetze das Eisenbahnnetz betr. 78
3. Gesetz für die Industriebahnen 81
IV. Abschnitt: Der Ausbau der einzelnen Linien 83
1. Serbische Grenze—Zaribrod—Sofia—Sarambej 83
2. Rustschuk—Warna 87
3. Jambol—Burgas 95
4. Die Zentralbahn 96
a) Sofia—Roman 97
b) Roman—Plewen—Schumen 99
c) Sofia—Pernik—Radomir 100
5. Gebedsche—Dewnja 101
6. Die Parallelbahn 101
7. Rustschuk—Tirnowo 114
8. Somowit—Jassen 115
9. Allgemeine Betrachtungen 116

Seite

V. Abschnitt: Die Gestaltung des bulgarischen Eisenbahnnetzes in Zukunft 126
1. Die transbalkanische Bahn 126
2. Die Verbindung mit dem ägäischen Meere 138
3. Sonstige Eisenbahnprojekte 141
VI. Abschnitt: Statistische Angaben 146
1. Länge, Wert und Verwaltungspersonal der bulg. Eisenbahnen . . 146
2. Bestand und Leistung des rollenden Materials 147
3. Verkehr 147
4. Betriebsergebnisse 148
5. Vergleich mit den serbischen und orientalischen Bahnen . . . 148

Quellen-Angabe.

Die Hauptquelle für diese Arbeit bildeten die stenographischen Protokolle der Nationalversammlung. Es kommen in Betracht:

1. Zweite ordentliche Nationalversammlung, 2. Session 1880. Buch III S. 69—73.
2. Dritte ordentliche Nationalversammlung, 1. Session 1883. Buch I S. 755 ff.: Betrachtung des Projektes für die Eisenbahn Swischtow—Sofia—Küstendil. Buch II S. 115 ff.: Darauf bezügliche Debatte.
3. Vierte ordentliche Nationalversammlung, 15./X. 1884—1./II. 1885. 1. Session. Buch II S. 61 ff.: Verhandlungen über das Gesetz die Eisenbahnwege betreffend. Buch IV: Die Resolution der geheimen Sitzung über den Kauf der Eisenbahn Rustchuk—Warna. 2. Außerordentliche Session 28./V.—5./VI. 1885. S. 22 ff.: Bericht über den abgeschlossenen Vertrag den Bau der Linie Zaribrod—Sofia—Wakarel betreffend. 4. Außerordentliche Session 2./VI. bis 11./VII. 1886 S. 353: Bewilligung eines Kredits von 500 000 Frs. zwecks Voruntersuchungen für neue Eisenbahnprojekte. S. 443 ff.: Generaldebatte über den Kauf der Linie Rustschuk—Warna.
4. Fünfte ordentliche Nationalversammlung, 1. Session 15./X.—17./XII. 1887. S. 203 ff.: Bestätigung der Eisenbahnkonvention zwischen Serbien und Bulgarien, die Eisenbahnverbindung Zaribrod—Pirot betreffend. S. 281 ff.: Bewilligung eines Kredits von 15 000 Frs. für die technische Voruntersuchung der Bahn Jambol—Burgas. 2. Session 15./X.—18./XII. 1880 S. 62 ff.: Gesetzentwurf für die Bahnen Jambol—Burgas und Kaspitschan-Sofia—Küstendil.
5. Sechste ordentliche Nationalversammlung, 2. Session 15./X.—15./XII. 1891. Buch VI S. 76 ff.: Bestätigung des speziellen Vertrages zwischen der bulgarischen Regierung und dem Unternehmer Groseff, die Liquidation der Eisenbahn Zaribrod—Sofia—Wakarel betreffend.
6. Siebente ordentliche Nationalversammlung, 1. Session 15./X.—22./XII. 1893. Buch I S. 5 ff.: Über die Eisenbahn Sofia—Roman. Buch II S. 229 ff.: Über dieselbe Bahn. Buch IV: Bestätigung des Vertrages über dieselbe Bahn.
7. Achte ordentliche Nationalversammlung, 1. Session 15./X.—20./XII. 1894. Buch I S. 75 ff.: Gesetzentwurf das Projekt und den Ausbau des Eisenbahnnetzes betreffend. 2. Session 19./X. 1895—4. II. 1896. Buch I S. 513 ff.: Die Verträge für den Bau der Eisenbahnen Pernik—Radomir und Roman—Schumen.

8. Neunte ordentliche Nationalversammlung, 1. Session 1./XII. 1896—27./II 1897. Buch I S. 401 ff.: Die Verträge für den Bau der Eisenbahnen Rustschuk—Tirnowo—Nowa—Sagora und Sarambej—Philippopel—Nowa—Sagora. Buch II S. 1 ff.: Gesetzentwurf für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Buch III S 267 ff.: Bestätigung des Vertrages für den Bau der Bahn Sarambej—Philippopel—Nowa—Sagora. Bericht über die Vergebung der Linie Rustschuk—Tirnowo—Nowa—Sagora. Buch IV S. 387 ff.: Gesetz die Eisenbahnlinie Gebedsche—Dewnja betreffend. 2. Session 15./X.—15./XII 1897. Buch II S. 51 ff.: Gesetz die Industriebahnen betreffend. Buch III: Gesetz zur Ergänzung des Gesetzes das Projekt und den Bau des Eisenbahnnetzes betreffend.
9. Zehnte ordentliche Nationalversammlung, 1. außerordentliche Session 16./V. bis 26./VI. 1899. Buch II S. 108—291: Debatte über die Konversionsanleihe von 260 Mill. Frs. und die Eisenbahnkonvention. Buch III S. 139 ff.: Der Bau der Linien Tschirpan—Sarambaj und Radomir-Küstendil wird aufgegeben.

Danach sind zu erwähnen:

10. Die Zeitschrift der Ingenieurengesellschaft. In Sofia seit 1895 herausgegeben. In mehreren Heften jedes Jahrganges (I—X) sind Artikel über die Eisenbahnfrage vorhanden, die aber vorwiegend die technische Seite der Frage behandeln, und daher für uns, mit Ausnahme einer kleinen Zahl, von keiner grossen Bedeutung waren.
11. Die Zeitschrift der ökonomischen Gesellschaft. Auch in Sofia herausgegeben. Enthält auffallend wenig Material über die uns interessierende Frage.
12. „Eisenbahnsammlung“ — Zeitschrift in der Eisenbahndirektion in Sofia seit 1895 herausgegeben. Auch ziemlich wenig Brauchbares.
13. „Archiv für Eisenbahnwesen“ — im königlich preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben.
14. Die Korrespondenz über die Frage der Eisenbahn Rustschuk—Warna. Vom 3./IX. 1881—26./VIII. 1884. Sofia 1884 (bulg.).
15. Dasselbe. Vom 4./VIII. 1885—1./IV. 1886. Sofia 1886 (bulg.).
16. Statistische Angaben über die bulgarischen Staatseisenbahnen von der Eisenbahndirektion in Sofia herausgegebene Jahrgänge 1898—1904 (bulg.).

Außerdem habe ich folgende eisenbahnpolitische Werke berücksichtigt:

17. Beloff, G., „Meinung über die Frage der Eisenbahnwege in Bulgarien betreffend“. Sofia 1883 (bulg.).
18. Borght, Dr. R. van der, „Das Verkehrswesen“. Leipzig 1894.
19. Danailoff, G. T., „Unsere Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der Strecke Swischtow—Zentralbahn“. Sofia 1902 (bulg.).
20. Dehn, Paul, „Deutschland und die Orientbahnen“. München 1883.
21. Derselbe, „Deutschland und Orient“. München und Leipzig 1884.
22. Dimtschoff, Dr. R. M., „Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel“. Bamberg 1894.
23. Etienne, P., „Die transbalkanische Bahn von Tirnowo aus nach Süden“. Sofia 1897 (bulg.).

24. Hoff, W. und Schwabach, F., „Nordamerikanische Eisenbahnen". Berlin 1906.
25. Kandt, Dr. M., „Über die Entwicklung der australischen Eisenbahnpolitik". Berlin 1894.
26. Keller, Dr. G., „Der Staatsbahngedanke bei den verschiedenen Völkern", historisch dargestellt. Aarau 1897.
27. Knies, Dr. K., „Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen". Braunschweig 1883.
28. Kolaroff, M., „Die orientalischen Bahnen in Bulgarien". Philippopel 1893 (bulg.).
29. Manafoff, S., „Über die Frage der transbalkanischen Bahn". Sofia 1898 (bulg.).
30. Nikoloff, P., „Einige Worte über unsere Eisenbahnen". Sofia 1892 (bulg.).
31. Derselbe, „Das neue Eisenbahngesetz und Herr Momtschiloff". Sofia 1892 (bulg.).
32. Derselbe, „Die Pässe des Zentralbalkans zur Anlegung von Eisenbahnen". Sofia 1897 (bulg.).
33. Derselbe, „Die Eisenbahnfrage". Sofia 1899 (bulg.).
34. Sax, E., „Transport und Kommunikationsmittel", Bd. II „Die Eisenbahnen". Wien 1879.
35. Teodoroff, T., „Rede in der Nationalversammlung über die Übernahme des Betriebs der orientalischen Bahnen auf bulgarischem Gebiet". Sofia 1898 (bulg.).

Dann kommen noch folgende Werke in Betracht, die für den ersten Abschnitt maßgebend waren:

36. Battenberg, Prinz Joseph von, „Die volkswirtschaftliche Entwicklung Bulgariens von 1879 bis zur Gegenwart". Leipzig 1891.
37. Damyanoff, K. B., „Der Hausierhandel und das Marktwesen in Bulgarien". Leipzig 1898.
38. Gopčevič, S., „Bulgarien und Ostrumelien". Leipzig 1886.
39. Jireček, Dr. C., „Das Fürstentum Bulgarien". Prag, Wien und Leipzig 1891.
40. Derselbe, „Das Fürstentum Bulgarien". Philippopel 1878 (bulg.).
41. Ilieff, „Die Landwirtschaft in Bulgarien". Leipzig 1901.
42. Iwantschoff, Iw., „Primitive Formen des Gewerbebetriebes in Bulgarien". Leipzig 1898.
43. Kanitz, F., „Donaubulgarien und der Balkan". Leipzig 1875—79.
44. Kantschoff, W., „Heimatsgeographie". Philippopel 1901 (bulg.).
45. „La Bulgarie contemporaine". Edition officielle du ministère du commerce et de l'agriculture de Bulgarie. Bruxelles 1905.
46. Laveleye, E. von, „Die Balkanländer". Deutsche Übersetzung von E. Jacobi. Leipzig 1898.
47. Sakaroff, N., „Die industrielle Entwicklung Bulgariens". Berlin 1901.
48 Thery, E., „La situation économique et financière de la Bulgarie". Paris 1904.

49. Wlajkoff, T. G., „Bemerkungen über die Agrarfrage". Sofia 1906 (bulg.).
50. Mouvement commercial de la Bulgarie avec les pays étrangers pendant l'année 1903. Sofia 1904.
51. Mouvement commercial de la Bulgarie avec les pays étrangers pendant la quatrième trimestre de 1904. Sofia 1905.
52. Les resultats des ensemencements et la récolte dans la principauté de Bulgarie pendant l'année agricole 1898/99. Sofia 1900.
53. Resultats de regencement de la population dans la principauté de Bulgarie au 31. décembre 1900. Sofia 1904.

Einleitung.

Die Systemfrage.

a) Einleitendes.

Die wichtigste Frage auf dem Gebiet der Eisenbahnpolitik ist unzweifelhaft die nach dem System — d. h. die Frage, ob die Eisenbahnen der Privatunternehmung überlassen oder vom Staat gebaut oder betrieben werden sollen[1]). Wenn auch über diese Frage schon viel geschrieben und sie erschöpfend erörtert worden ist, so halten wir es doch für zweckmäßig, eine kurz gefaßte Übersicht der Beweisgründe zu geben, die von den Anhängern beider Richtungen vorgebracht worden sind. Da wir dabei die Lösung des uns beschäftigenden Problems als schon gefunden betrachten können, werden wir uns kurz fassen und bei der Darstellung uns hauptsächlich an die Ausführungen von Wagner und E. Sachs anlehnen[2]).

Daß die ersten Eisenbahnen von Privatunternehmern gebaut worden sind, kann wohl nicht Wunder nehmen. Es ist für den Staat immer vorteilhaft, die Wirkung eines neuen Verkehrsmittels und seine Entwicklung abzuwarten. In der Zeit des Baues der ersten Schienenwege konnten wenige voraussehen, daß die Eisenbahnen sich so rasch entwickeln und eine solche Bedeutung für das wirtschaftliche Leben der Völker bekommen würden. Ja, da das neue Verkehrsmittel im Anfange mit einem gewissen Mißtrauen angesehen wurde, so mußte die Regierung schon darum sich zunächst im Hintergrunde halten[3]).

[1]) Eine kurzgefaßte und ausgezeichnete Erörterung dieser Frage findet sich bei Dr. K. Th. von Eheberg, Finanzwissenschaft, S. 95—99, Leipzig 1906.

[2]) Die Ansichten fast aller bemerkenswerten Schriftsteller über die Systemfrage findet man im Buche des Dr. Moritz Kandt: „Über die Entwicklung der australischen Eisenbahnpolitik". Berlin 1894, S. 1—40 dargestellt.

[3]) Über die Eisenbahnpolitik der verschiedenen Länder vergl. im allgemeinen: „Der Staatsbahngedanke bei den verschiedenen Völkern". Historisch dargestellt von

Der private Unternehmungsgeist erkannte früher als die Regierung, welchen Nutzen er von den Bahnunternehmungen haben würde, und so haben die Privatunternehmer die anfängliche Entwicklungsfreiheit der Eisenbahnen vorzüglich ausgenutzt. Jedoch zeigten sich die schwachen Seiten der Privatunternehmung sehr bald. Nachdem die rentabelsten Strecken gebaut waren, hatten die Privatunternehmer nicht mehr dieselbe Baulust wie vorher. Nun sollte eben der Staat, der allein imstande ist, für das Gemeinwohl zu arbeiten, zu Hilfe kommen, und so erwuchsen den Regierungen neue Aufgaben auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik. Durch Bausubventionen, Zinsgarantien, Steuerbefreiung, Landschenkungen und noch viele andere Begünstigungen pflegen dann die Privatunternehmer von der Regierung unterstützt zu werden, um sie zu bewegen, auch für das Gemeinwohl und nicht nur für die eigene Tasche zu arbeiten. Da dies die gewünschte Wirkung gewöhnlich nicht hat, so fängt der Staat an, mehr in das Eisenbahnwesen einzugreifen, bis er schließlich den besten Ausweg darin sieht, den Eisenbahnbau und betrieb selbst zu übernehmen. Allmählich beginnen sich gewisse Prinzipien der Eisenbahnpolitik herauszubilden [1]) und die frühere planlose Entwicklung wird durch ein vernünftigeres, prinzipielles Vorgehen ersetzt.

Bevor wir aber die wichtigsten Prinzipien dieses Vorgehens untersuchen und auf die einzelnen Beweisgründe näher eingehen, müssen wir die sogen. „falsche Fragestellung“ berichtigen. Wenn man über die Systemfrage sprach, so stellte und stellt man noch vielfach Staats- und Privatbahnen einander gegenüber. Man faßte dabei die letzteren als Unternehmungen einzelner Privatpersonen auf. Tatsächlich sind aber die Eisenbahnunternehmungen zum größten Teile Aktiengesellschaften und stehen damit dem Staatsbetriebe viel näher, als der Privatunternehmung.

Durch diese Tatsache entfallen viele Argumente gegen die Staats- und für die Privatbahnen. Adolf Wagner meint, man könnte auch von „Staats- und Aktiengesellschaftsbahnen“ [2]) sprechen. Das halten wir aber kaum für notwendig, weil nicht die Bezeich-

---

Dr. jur. Gottfried Keller, Aarau 1897. Außerdem für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Vergl. „Nordamerikanische Eisenbahnen“, W. Hoff und F. Schwabach, 11. Abschnitt: Die staatliche Aufsicht über die Eisenbahnen, S 325—338. Berlin 1906.

[1]) Vergl.' Cohn, System der Nationalökonomie, Bd. III, S. 851—52.

[2]) Adolf Wagner, Finanzwissenschaft, Bd. I, S. 668.

nung wichtig ist, sondern der Sinn die Hauptrolle spielt. Und außerdem sind die Aktiengesellschaften doch Privatunternehmungen, nur eben eine besondere Art derselben, und wenn wir daher unter Privatunternehmung diese Privataktiengesellschaften mit begreifen, so können wir ganz gut die Fragestellung „Privat- oder Staatsbahnen" beibehalten.

b) Verschiedene Eisenbahnsysteme.

In Wirklichkeit unterscheidet man vier Eisenbahnsysteme: 1. das reine Privatbahnsystem; 2. Privatbahnen unter Staatsverwaltung stehend; 3. Staatsbahnen unter Privatverwaltung (Verpachtung der Staatsbahnen an Privatunternehmer) und 4. das reine Staatsbahnsystem[1]). Es gibt aber bis jetzt kein Land, in dem eines dieser Systeme zur ausschließlichen Geltung gelangt wäre. In keinem Lande der Privateisenbahnen besteht vollkommene Freiheit und kein Staat, in dem das Staatsbahnsystem herrscht, hat grundsätzlich den Bau von Bahnen durch Privatunternehmer ausgeschlossen. Es kann also nur vom Überwiegen des einen oder anderen System die Rede sein[2]).

Das System der Privatbahnen unter Staatsverwaltung ist dort entstanden, wo der Staat notleidende Privatbahnen finanziell unterstützen sollte. Es unterscheidet sich nicht wesentlich von dem reinen Staatsbahnsystem. Der Staat verwaltet auf eigene Rechnung und verpflichtet sich, den Aktionären eine bestimmte Rente auszuzahlen. Bei diesem System entstehen gewisse Schwierigkeiten dadurch, daß der Staat als Verwalter die öffentlichen Interessen, wie auch die besonderen der Aktionäre wahrnehmen muß. Diese Interessen stehen aber fast immer miteinander in Widerspruch, der es verhindert, beide Parteien zufrieden zu stellen. Wenn die Aktionäre befriedigt werden sollen, leiden die öffentlichen Interessen und umgekehrt. Darum hat sich dieses System nicht als lebensfähig erwiesen, und kann nur als ein Übergang angesehen werden[3]).

Früher glaubte man, daß die Verpachtung der Staatsbahnen

---

[1]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Jena 1906, 2. Auflage, Bd. III, S. 528—532.

[2]) Man spricht oft von einem fünften — gemischten — System, dem wir nicht beistimmen können, weil es bloß als ein Übergangsstadium zu betrachten ist und außerdem das Nebeneinanderbestehen zweier verschiedener Systeme uns wenige Anhaltspunkte gibt, um daraus ein neues System zu bilden.

[3]) Vergl. Hwb. der Staatsw. a. a. O. Bd. II, S. 530.

an Privatunternehmer ein System sei, welches die Vorzüge beider Systeme vereinige. Diese Meinung hat sich jedoch später als durchaus irrig herausgestellt. Das System hat die größten Widersprüche zwischen den Interessen des Staates als Eigentümer und denen des Pächters zur Folge. Das einzige Bestreben der Pächter ist, eine möglichst große Rente herauszuwirtschaften, die außer dem Pachtzinse noch hohe Gewinne bringt. Dadurch werden natürlicherweise die öffentlichen Interessen bedeutend geschädigt. Verbessern kann der Staat diese Mißstände nicht, weil es ihm fast unmöglich ist, den gewinnsüchtigen Bestrebungen der starken Eisenbahngesellschaften entgegen zu arbeiten. Es kommt aber noch hinzu, daß, wenn die Pächter gute Geschäfte machen, der Staat Einnahmen verliert, die er selbst hätte haben können; machen die Unternehmer aber schlechte Geschäfte, so wird meistenteils der Staat genötigt, Nachlaß an der Pacht zu gewähren[1]).

c) Das reine Staats- und Privatbahnsystem.

Kapitalbeschaffung.

In der Frage der Kapitalbeschaffung[2]) steht die Privatunternehmung dem Staatsbetriebe sehr nahe. Bei so großem Kapitalaufwand, wie die Eisenbahnen ihn nötig machen, geht auch der Staat mit Schuldenaufnahme vor, ebenso wie die Eisenbahngesellschaften Prioritätsobligationen oder Aktien ausgeben. Beide fordern das Publikum zum Zeichnen auf und wenden sich an die Bankiers und an die Börse. Da nun der Staat im allgemeinen als sicherer Schuldner gilt, sofern seine Finanzen geordnet sind, so wird er zu günstigeren Bedingungen Kapital erhalten, als die Privatgesellschaften. Ein Staat mit zerrütteter finanzieller Lage jedoch wird ungünstiger dastehen, als die Privatunternehmung. Die allgemeine finanzielle Lage eines Landes ist es, welche den Zinsfuß und den Kurs, unter denen die Eisenbahngesellschaften dieses Landes ihre Anleihen finden können, beeinflusst[3]), deshalb stoßen auch die Gesellschaften in finanziell schlecht fundierten Staaten auf Schwierigkeiten bei der Kapitalbeschaffung.

Hinsichtlich des Risikos kommt es ganz darauf an, wo dasselbe

---

[1]) Siehe ebenda, S. 531.

[2]) Vergl. Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie, Bd. I, 4. Auflage, S. 620 und Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Wien 1890—95

[3]) Ad. Wagner a. a. O. S. 678.

nach Lage des einzelnen Falles größer ist[1]). Es ist klar, daß bei Anlagen von Privatbahnen deren Erträgnisse minder sicher sind, der Zinsfuß höher und der Kurs entsprechend niedriger sein wird, was bei den Staatsbahnen nicht von Einfluß ist, weil sie nicht nach einzelnen Linien, sondern nach ihrer Gesamtheit betrachtet werden. Als ein großer Nachteil der Privatunternehmung kann bezeichnet werden, daß die Privatbahnen viel abhängiger von der jeweiligen Lage des Geldmarktes sind als die Staatsbahnen und außerdem, daß sich selbst gewagte Spekulationen leichter auf die Eisenbahnaktien werfen[2]). Die Geschichte des Eisenbahnwesens zeigt, daß dies besonders bei jungen Eisenbahnaktiengesellschaften häufig vorkam. Die Aufgabe der Staatsgewalt ist es nun, dergleichen zu verhindern, jedoch zeigte es sich sehr oft, daß der Staat in vielen Fällen keine Gegenmaßregeln ergreifen konnte. Die Eisenbahngesellschaften haben immer die Staatsvorschriften zu umgehen gewußt. Im großen und ganzen kann also gesagt werden, daß die Privatbahnen nur in Ausnahmefällen einen Vorzug vor den Staatsbahnen betreffs der Kapitalbeschaffung haben können, namentlich in dem Falle der außerordentlichen Zerrüttung der Staatsfinanzen. Das kann wohl zur Wahl des Privatbahnwesens zwingen, spricht aber doch nicht zu dessen Gunsten, weil dadurch sich „nur eine weitere schlimme Folge der schlechten Finanzlage und keinerlei maßgebender und zur Nachahmung auffordernder Vorgang für die prinzipielle Entscheidung der Frage“ zeigt[3]).

Ausbau des Netzes und Wahl der Bahnlinien.

Auch hinsichtlich des Ausbaues des Netzes und der Wahl der Bahnlinien schreibt man den Privatbahnen einige Nachteile zu. Es ist klar, daß die Erwerbsgesellschaften zuerst immer die besten, wohl auch die am leichtesten zu bauenden Strecken auswählen, namentlich zu Beginn einer Bahnbauperiode in einem Lande. Die Tatsache an und für sich selbst, ist nicht immer nachteilig, weil solche Strecken oft die volkswirtschaftlich wichtigsten sind. Das mißliche ist nur, daß später, wenn weniger rentable Strecken zu bauen übrig geblieben sind, sich keine Privatunternehmer werden finden können. Dadurch bleibt das Bahnnetz lückenhaft, es wird

[1]) E. Sax. Transport und Kommunikationsmittel, Bd. II. Die Eisenbahnen. Wien 1879, S. 149.

[2]) Ad. Wagner a. a. O. S. 666 und 667.

[3]) Ebenda S. 679.

ihm an Planmäßigkeit und Einheitlichkeit fehlen, und das ist durchaus nicht wünschenswert[1]). Sollen nun nachher andere Routen gebaut werden, deren Rentabilitätsverhältnisse nicht so glänzend sind, so machen die Privatgesellschaften Schwierigkeiten, welche nur durch besondere Begünstigungen seitens des Staates überwunden werden können. Meistenteils werden diese Begünstigungen in Subventionen oder Zinsgarantien bestehen. Daß aber die Unterstützung der Privatunternehmungen dem Staate zur Last fällt; daß sie überhaupt für die Staatsfinanzen schädlich ist, zeigt das Beispiel der französischen Regierung, welche ihren Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1902 und 1903 42477636 Frs. als Zuschuß bezahlt hat[2]). Über dieses sogen. Subventionssystem[3]) ist in Frankreich schon oft Klage geführt worden und die obengenannten Zahlen lassen diese auch ganz berechtigt erscheinen.

Es ergibt sich nun die Frage: „Wenn es so ist, warum nimmt der Staat nicht den weiteren Ausbau des Netzes in seine Hände?“ Darauf ist zu antworten, daß der Staat, wenn er Rücksicht auf seine Finanzen nimmt, dies nicht tun kann und darf[4]). Das würde ebenso schädlich wirken, wie die Unterstützung der Privatgesellschaften, weil es sich ja um Strecken handelt, die nicht gut rentieren. Natürlicherweise kann dann der Staat in solchem Falle nicht mit den alten, besser situierten Eisenbahngesellschaften konkurrieren. In diesem Falle ist es das beste, wenn der Staat zur Verstaatlichung aller Eisenbahnen schreitet. Hat der Staat das ganze Netz in seine Hände bekommen, so kann er ein einheitliches und planmäßigeres System entwerfen. Die Überschüsse der besseren Linien werden die Defizite der schlechteren tragen und dadurch wird es möglich, das ganze Eisenbahnnetz gleichmäßig und vollständig auszubauen. Emil Sax findet, daß derartige Behauptungen nicht vollständig zutreffend sind und will durch die Anführung der französischen Eisenbahnen den Beweis erbringen, daß auch beim Privatbahnsystem das Netz planmäßig entwickelt werden kann[5]). Das ist wohl bis zu einem gewissen Grade richtig, zugunsten des Privatbahnwesens aber spricht es absolut nicht. Ja, die französischen Privatbahnen haben sich in dieser Beziehung vortrefflich entwickelt,

---

[1]) Vergl. E. Sax a. a. O. S. 143 und Schönberg a. a. O. S. 619.

[2]) Siehe Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 667.

[3]) Vergl. v. d. Borght a. a. O. S. 68 ff.

[4]) Vergl. Ad. Wagner, a. a. O. S. 672.

[5]) E. Sax a. a. O. S. 144.

aber das ist ein vereinzelter Fall, der für die Allgemeinheit keineswegs Geltung hat. Übrigens ist auch diese Planmäßigkeit nicht der Privatunternehmung zu verdanken, sondern nur der Regierung, die mit ihren Gesetzen eingreifen mußte, um das zu erzielen.

Die Gegner des Staatseisenbahnwesens pflegen noch zu sagen, daß sich das Bahnnetz bei den Staatsbahnen nicht den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend ausdehnt, wie es der Fall bei den Privatbahnen sei. Sie behaupten, daß das Netz entweder übermäßig ausgedehnt werde, oder sich gerade mit Rücksicht auf diese Gefahr wenig entwickle, was vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus natürlich zu verurteilen ist. Die Möglichkeit dieses Übels scheint uns aber eher bei den Privatbahnen vorhanden zu sein.

Es wird ferner gegen das Staatsbahnsystem vorgebracht, daß der Staat bei der Wahl der Bahnlinien und der Zeitfolge, in welche sie gebaut werden, einseitig vorgehe und die Spezialinteressen einer Gegend oder eines Ortes zu sehr begünstige. Allerdings ist es möglich, daß die Regierung in einzelnen Fällen in der eben bezeichneten Weise vorgeht und die volkswirtschaftlichen Interessen hintansetzt; beweiskräftig[1]) ist aber dieses Verfahren absolut nicht. Die Fälle, in denen das geschieht — und es lassen sich wohl einige Beispiele dafür erbringen — sind glücklicherweise so selten, daß man keine Regel daraus ableiten kann, die beweisen könnte, daß die Staatsbahnen in dieser Beziehung hinter den Privatbahnen zurückstehen. Eine gute Volksvertretung wird hier die volkswirtschaftlichen Interessen des ganzen Volkes den Spezialwünschen der Bevölkerung einer Gegend gegenüber sehr gut zu wahren vermögen.

Endlich wird noch gesagt, daß der Staat wirtschaftliche Fehler begehen könne; vor allem hinter den vorhandenen Bedürfnissen im allgemeinen oder örtlich zurückbleiben. Dies ist allerdings nicht ausgeschlossen, doch scheint uns die Möglichkeit bei den Staatsbahnen viel geringer zu sein als bei den Privatbahnen. Auch wenn es wirklich der Fall wäre, so würde das Bahnnetz trotzdem viel gleichmäßiger entwickelt werden, als bei den Privatbahnen, schon weil, wie erwähnt, die letzteren viel abhängiger von der jeweiligen Lage des Geldmarktes sind, als die Staatsbahnen. Es stockt die Entwicklung der Privatbahnen auch hinsichtlich guter Strecken, wenn die Lage des Geldmarktes nicht günstig ist, oder durch den

[1]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 670.

Einfluß von Privatinteressen unwichtigere Routen vorzeitig gebaut werden, — es zeigt sich eine übertriebene Bauwut[1]). Eine solche sprungweise Entwicklung entspricht durchaus nicht den volkswirtschaftlichen Interessen. In dieser Beziehung stehen die Staatsbahnen viel günstiger da, denn der Staat kann den Bahnbau gleichmäßiger im Gange halten. Zum Schlusse dieser Erörterungen sei noch bemerkt, daß es nicht ganz richtig ist, wenn E. Sax behauptet, die beiden Richtungen hätten in dieser Beziehung „sich gleichviel vorzuwerfen“[2]).

Trotzdem der Staat auch Fehler begehen kann, ist das Staatsbahnsystem doch dem Privatbahnsystem bei weitem überlegen.

Anlagekosten.

Bei diesem Punkte tritt der Gegensatz zwischen Privat- und Staatsbetrieb nicht so scharf hervor, wie bei den weiter zu besprechenden Es ist die Meinung stark verbreitet, daß die Privatunternehmer viel billiger und wohlfeiler bauen, als der Staat; man behauptet, die Privatunternehmer hätten einen „natürlichen“ Vorzug. Diese Behauptung läßt sich indes kaum begründen. Warum sollen die Privatunternehmer einen „natürlichen“ Vorzug haben? Auch für sie handelt es sich doch um Anlagekosten, die meistens durch die äußere Natur bedingt sind, durch die Beschaffenheit des Landes[3]). Ist das Land gebirgig, müssen große Flüsse überbrückt, sollen hohe Gebirge durchtunnelt werden, oder hat man mit anderen Terrainschwierigkeiten zu tun, so werden die Kosten des Baues hohe sein, gleichviel ob der Staat oder ein Privatunternehmer die Bauausführung in den Händen hat.

Es wird oft versucht mit genaueren statistischen Angaben der relativen Baukosten, für oder gegen das eine oder andere System etwas zu beweisen. Zieht man indessen die Erhebungen für alle Länder in Betracht, so ergibt sich bei genauem Zusehen, daß aus bloßen Zahlen keine Schlüsse zu ziehen sind.

So kostete — 1903 — das Gesamtnetz der deutschen Eisenbahnen pro Kilometer 261 321 Mk.; für dieselbe Länge sind in Frankreich (1901) 317 171 Mk. verbraucht worden; in England (1901) 673 124 Mk.; in Belgien (1902) 407 150 Mk.; in Österreich-Ungarn für das österreichische Gesamtnetz (1901) 280 019 Mk.;

[1]) Vgl. Ad. Wagner S. 674.

[2]) E. Sax a. a. O. S. 146.

[3]) Vergl. Dr. R. v. der Borght: Das Verkehrswesen. Leipzig 1894. S. 297.

und für die ungarischen Staatsbahnen 164 408 Mk.; in Schweden sind (1903) für die Staatsbahnen 114 519 Mk. pro Kilometer verbraucht worden, für die Privatbahnen 57 392 Mk.[1]). Man ersieht daraus, daß in Österreich-Ungarn die Staatsbahnen billiger gebaut worden sind und daß in Schweden das Gegenteil der Fall war. Die Privatbahnen Englands sind die teuersten Eisenbahnen, die überhaupt auf der Erde gebaut worden sind; darauf folgt Belgien mit seinen Staatsbahnen; etwas weniger Kostenaufwand zeigt Frankreich mit seinen Privatbahnen und bedeutend besser steht Deutschland mit seinem Gesamtnetz da, wo die Privatbahnen weit höhere Baukosten verursachten als die Staatsbahnen. Das sind Tatsachen, die einander widersprechen. Wie wir schon vorhin angedeutet haben, zeigt jede eingehende Kostenstatistik von Eisenbahnbauten, daß der Wert des Grund und Bodens, die Terrainbeschaffenheit, das Vorkommen von großen Einschnitten, Tunnelen, Viadukten, Brücken, die Ein- oder Doppelgeleisigkeit der Bahn und noch viele andere Umstände die verschiedene Höhe der Baukosten bedingen. Ein Vergleich zwischen ungefähr in der Nachbarschaft und in ziemlich gleichen Terrainverhältnissen gebauten Bahnen ergibt, daß die Baukosten sich nicht sehr verschieden stellen. Ob es Privat- oder Staatsbahn ist, kommt nicht in Betracht. Bei genauerer Prüfung kann man zwar teuere und verschwenderische oder einfache und sparsame Bauten nachweisen und man mag daraus mitunter für eine bestimmte Bahn, oder auch für ein bestimmtes Land eine Schlußfolgerung ziehen, keineswegs aber kann man damit eine allgemeine prinzipielle Entscheidung der Frage herbeiführen wollen[2]).

Betriebskosten.

Es wird oft gesagt, daß eine Staatsbahn, absolut und relativ, immer teurer verwaltet wird. Das dürfte kaum zu begründen sein, denn in dem ganzen Mechanismus der Verwaltung besteht zwischen den beiden Arten von Bahnen kein großer Unterschied, sondern im Gegenteil, eine ziemlich starke Gleichartigkeit. Der härteste Vorwurf, der den Staatsbahnen gemacht wird, ist, daß der Staat schwerfälliger und bureaukratischer sei[3]). Dieser Vorwurf mag bis

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 514.

[2]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 680.

[3]) Selbst Anhänger des Privateisenbahnsystems erkennen schon an, daß dieser Vorwurf kaum mehr zutrifft und deshalb von keiner Bedeutung für die Entscheidung der Frage ist. Vergl. Schönberg a. a. O. S. 621.

zu einem gewissen Grade richtig sein, als allgemeines Prinzip kann er nicht begründet werden. Wir sind sogar geneigt, diese Schwerfälligkeit dem Mangel an Beamten, der sich bei fast allen Privatbahnen zeigt, vorzuziehen. Zahlen können auch hier nicht viel beweisen, da der Bedarf an Beamten und Bediensteten von der Größe des Verkehrs, von der Anzahl der Stationen und deren Bedeutung und noch vielen anderen Tatsachen abhängt.

Es wird ferner als Nachteil der Staatsbahnen bezeichnet, daß bei ihnen die Beamten besser bezahlt werden. Will man auf diese Frage eingehen, so ist vor allem ein Unterschied zwischen den höheren und niederen Beamten zu machen. Allerdings werden die niederen Beamten bei den Staatsbahnen bedeutend besser bezahlt, als bei den Privatbahnen, aber was die höheren und höchsten Beamten anlangt, so steht die Sache gerade umgekehrt. Die ungemein hohen Gehälter der höheren Beamten der Privatbahnen sind bei den Staatsbahnen nicht zu finden, was nicht als Nachteil, sondern als ein wünschenswerter Vorzug bezeichnet werden muss. Mit ein paar Mark weniger können die höheren Staatsbeamten auch als wohlhabende Männer leben; es wird ihnen diese Verkleinerung des Gehaltes nicht so fühlbar werden, wie es bei den niederen Bediensteten ist, für welche 20 oder 30 Mark von großer Bedeutung sind. Der Staat bezahlt seine Leute besser, und wohl mit relativ weniger Ausgaben, als die Privatbahnen — eine Tatsache, die sehr für die soziale Bedeutung der Staatsbahnen spricht.

Bei den Staatsbahnen stellen sich die Betriebskosten, nämlich die der allgemeinen und Zentralverwaltung, etwas günstiger. Der Staat verwaltet meistens längere Strecken, darum hat er auch größere absolute Einnahmen. Dort aber, wo mehrere kleinere Privatgesellschaften durch Fusion zu großen Gesellschaften geworden sind, fällt dieser Vorzug für die Staatsbahnen weg, weil das Unternehmungen sind, die ihrer Größe nach sich nicht viel von dem Staatsbetriebe unterscheiden.

Die Höhe der Betriebskosten hängt von vielen Faktoren[1]) ab: vor allem von der Größe, Art und Richtung des Verkehrs; von den Niveauverhältnissen der Bahnen, selbst von dem Klima der Gegend, von der Höhe der Arbeitslöhne; von dem Preise des Brennstoffes und dergleichen mehr. Es läßt sich also weder für die Privat- noch für die Staatsbahnen betreffs der prozentualen Kosten etwas sagen, nur soviel kann man behaupten:

[1]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 685 und 686.

Wenn bei einzelnen Strecken die Vorzüge der Staatsbahnen nicht so sehr ins Gewicht fallen, so scheinen bei dem Vergleich ganzer Bahnnetze die Staatsbahnen bedeutend besser zu stehen. Die einheitliche, zentralistische Staatsverwaltung aller Bahnen eines Landes ermöglicht bedeutende Ersparnisse an Verwaltungskosten. Bei der Zersplitterung der Privatbahnen in zahlreiche kleine Verwaltungen ist das unmöglich.

Qualität des Betriebes.

Bei diesem Punkte fällt der Unterschied zwischen Privat- und Staatsbahnen viel mehr ins Gewicht, als bei den vorher besprochenen. Hier hat man viel mehr positive Beweisgründe und kann daher mit größerer Sicherheit sprechen. Ohne an die Begründung ihrer Worte zu denken, haben sich bis jetzt viele Lobredner für das Privatbahnwesen gefunden. Sie sagen, die Privatbahnen nähmen größere Rücksicht auf die Bedürfnisse des Publikums, hätten kulanteren Betrieb mehr nach kaufmännischer als nach bureaukratischer Art; größere Höflichkeit des Personals und viele andere Vorzüge seien bei ihnen zu finden. Damit ist jedoch für die prinzipielle Entscheidung der Frage nicht viel gesagt. Es lassen sich wichtigere Verschiedenheiten in der Ordnung und Pünktlichkeit, Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebes zwischen den Staats- und Privatbahnen nachweisen. Der überhaupt strengere Staatsdienst gibt aber von vornherein eine gewisse Bürgschaft zugunsten der Staatsbahnen.

Was die Ordnung und Pünktlichkeit betrifft, so bleiben die Privatbahnen weit hinter den Staatsbahnen zurück. Zugverspätungen kommen bei ihnen so oft vor, daß man sie fast als Regel ansehen kann. Nach E. Sax[1]) belief sich die Anzahl der Verspätungen in Prozenten von der Zahl der Züge, im Jahre 1876 bei den Staatsbahnen auf 0,9, bei den Privitbahnen fast das Doppelte — 1,5. Er sucht das mit dem Umstande zu entschuldigen, daß in demselben Jahre 58% der Staatsbahnen doppelgleisig waren, während die Privatbahnen nur 29% aufweisen konnten. Sicher ist der Umstand, ob die Bahn doppel- oder eingleisig ist, auf die Zahl und Dauer der Verspätungen von Einfluß, immerhin wird der obengenannte Unterschied nicht zugunsten der Privatbahnen sprechen. Warum haben die Staatsbahnen 58% doppelgleisige Strecken und die Privatbahnen nur 29% in diesem Jahre aufzuweisen? Das liegt eben in der Natur der

[1]) Vergl. E. Sax a. a. O. S. 161.

Privatunternehmung. Von dem Wunsche beseelt, größere Gewinne zu erzielen, kümmern sie sich zu wenig um den weiteren Ausbau ihrer Anlage. Verspätungen können reichlich vorkommen, — das ist für die Aktionäre ganz gleichgültig, denn es schadet ihnen nichts. Eine zweigleisige Bahn aber wollen sie nicht gerne bauen, weil diese einen größeren Kapitalaufwand erfordert. Genau so verhalten sich die Privatunternehmer betreffs aller Verbesserungen und Neuerungen im Eisenbahnbetriebe. Ausgaben für solche Einrichtungen sind sie nicht geneigt zu machen, und ob das Publikum gut und pünktlich bedient wird, darum kümmern sie sich nicht — der Reingewinn ist das wichtigste. Eben deswegen stimmen wir nicht mit Sax überein, wenn er den Versuch macht, die Privatbahnen über die Staatsbahnen zu stellen — die letzteren sind hinsichtlich ihrer Pünktlichkeit doch vorzuziehen.

Wie die Pünktlichkeit bei den Staatsbahnen eine größere ist als bei den Privatbahnen, so verhält es sich auch mit der Sicherheit des Verkehres. Es ist ja ganz natürlich, daß dort, wo die Pünktlichkeit größer ist, auch Unfälle weit seltener vorkommen, und umgekehrt. Aus den statistischen Angaben kann man sich darüber leider kein recht klares Bild verschaffen.

Bei den belgischen Staatsbahnen kommen auf 1 Million Zugkm. 1901 22,23 und im Jahre 1902 21,71 Unfälle vor, während die Privatbahnen desselben Landes, in derselben Zeit, die Zahlen 24,73 und 21,89 aufweisen[1].) Bei den Bayerischen Staatsbahnen kamen 1902 7,53 und 1903 6,23 verunglückte Personen auf 1 Million durchfahrene Zugkm.[2]), und auf den französischen Eisenbahnen verunglückten 1901 2159 und 1902 2149[3]) Personen, also auf 1 Million Zugkm. 6,3 und 6,26[4]). Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika zeigen eine höhere Unfallziffer; es kamen im Jahre 1902/1903 bei den Bediensteten ein Todesfall auf 364 und eine Verletzung auf 22; bei den Reisenden ein Todesfall auf 1 957 441 und eine Verletzung auf 84 424 Personen[5])[6]).

[1]) Siehe Archiv für Eisenbahnwesen, 1904, S. 1448 und 1453.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 625.

[3]) Herausgerechnet auf Grund der Angaben im Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 1421—1425.

[4]) Es wurden 1901 343,6 und 1902 343,2 Mill. Zugkm. geleistet. Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1905. S. 1361.

[5]) Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, S. 1451.

[6]) Vergl. darüber Hoff, Schwabach a. a. O. S. 68—71, und W. Sombart,

Aus diesen Angaben sind keine festen Schlüsse zu ziehen, weil die Unterschiede nicht beträchtlich sind. Wenn das auch der Fall wäre, dürfte man nicht nur die Zahlen würdigen, sondern müßte man noch viele Nebenumstände berücksichtigen, was bei einzelnen Fällen wohl möglich, im allgemeinen aber undurchführbar ist. Daher läßt sich auch auf Grund bloßer Zahlen kein festes Prinzip aufstellen, wonach man sagen dürfte, daß bei dem einen System mehr Unglücke als beim anderen vorkommen. Trotzdem aber läßt sich den Privatbahnen eine gewisse Fahrlässigkeit in dieser Beziehung nicht absprechen, weil sie ihres Erwerbsinteresses wegen die notwendigen Sicherheitsvorrichtungen viel schwerer einzuführen geneigt sind, als die Staatsbahnen.

Oft hat man Gelegenheit zu beobachten, daß die Sicherheitseinrichtungen bei den Staatsbahnen viel mehr gepflegt werden, als bei den Privatbahnen. Fast immer mußte der Staat eingreifen, um zu bewirken, daß die Privatunternehmer die Sicherheit des Publikums etwas besser wahrnehmen. Im großen und ganzen muß also, wie betreffs der Pünktlichkeit des Verkehrs, auch bezüglich der Sicherheit desselben den Staatsbahnen der Vorzug gegeben werden.

Was die Fahrgeschwindigkeit anlangt, so wollen wir nur die Züge, die den Fernverkehr vermitteln, in Betracht ziehen. Es wird darüber sehr oft ganz falsch geurteilt, besonders wohl über die Schnellzüge Nordamerikas[1]) und Frankreichs. Nur zu häufig kann man in der Presse lesen, daß in Frankreich mit einer Schnelligkeit von 100—120 km in der Stunde gefahren wird und bei den amerikanischen Zügen spricht man von 120—160 und manchmal sogar mehr Kilometer pro Stunde. Das sind aber Zeitungsmitteilungen, die aus den offiziellen amtlichen Quellen über die Geschwindigkeit im Personenverkehr leicht widerlegt werden können. Betrachtet man die einzelnen Züge, so kommt man zu dem Resultat, daß der schnellste Zug des Festlandes auf den französischen Bahnen gefahren wird und zwar mit 93,5 km pro Stunde. Es folgen: Deutschland mit 82,3; Belgien mit 79,6; Niederlande mit 75,4; Österreich-Ungarn mit 73,2; Italien mit 67,0 und Rußland 61,7 km pro Stunde. Als längste Strecken, die ohne Aufenthalt unterwegs durchfahren werden, sind hauptsächlich aufzuführen: in

---

Warum gibt es in den Vereinigten Staaten keinen Sozialismus? Tübingen 1906, S. 9 und 10.

[1]) Siehe darüber Archiv für Eisenbahnwesen 1904, S. 1103 ff., 1902, S. 1244 ff. und 1901, S. 782 ff. Vergl. auch Hoff, Schwabach a. a. O. S. 58—62.

Frankreich: Dax-Bordeaux 148 km (63,5 km pro Std.); Paris-St. Quentin 154 km (90,6 km pro Std.); Paris-Arras 192 km (88 km pro Std.); Chartres-Thouars 238 km (76,4 km pro Std.). In Deutschland: Wittenberge-Hamburg 159 km (82,3 km pro Std.); Berlin-Halle 162 km (77,1 km pro Std.); Berlin-Leipzig 173 km (76,9 km pro Std.) und München-Nürnberg 199 km (66,0 km pro Std.). Die hohe Fahrgeschwindigkeit der französischen Bahnen ist wohl aus dem Umstande zu erklären, daß auf den meisten Hauptlinien Frankreichs einzelne Züge nur die ersten Wagenklassen führen, die Zahl der Plätze bei diesen Zügen zum Teil eine beschränkte ist und Reisende nur für längere Strecken zugelassen werden, während in allen anderen europäischen Ländern die Schnellzüge fast ohne Ausnahme die ersten beiden Wagenklassen und häufig auch noch die dritte Klasse führen und ähnliche Beschränkungen der Reisenden beinahe gar nicht vorkommen. Dazu ist noch zu bemerken, daß bezüglich der Geschwindigkeit, mit der alle Schnellzüge in Frankreich auf jeder einzelnen Linie gefahren werden, die größten Verschiedenheiten bestehen und die Zuggeschwindigkeit bei manchen französischen Schnellzügen sogar eine so geringe ist, daß sie von manchen deutschen Personenzügen übertroffen wird. Um daher ein richtiges Bild von dem Leistungsmaß aller auf den einzelnen wichtigsten Bahnlinien verkehrenden Schnellzüge zu gewinnen und in dieser Beziehung einen Vergleich zwischen den Leistungen der verschiedenen Länder vornehmen zu können, müssen alle Schnellzüge auf den verkehrsreichsten Hauptlinien übersichtlich zusammengestellt werden.

Auf der Linie Berlin-Hamburg, 286 km lang, verkehren 7 Züge, die in Betracht gezogen werden können, mit einer Fahrgeschwindigkeit in der Stunde von 499,4 km zusammen. Es ergibt sich also eine Durchschnittsgeschwindigkeit aller 7 Züge von 71,4 km pro Stunde.

Auf der Linie Paris-Bordeaux, 585 km lang, wo überhaupt die schnellsten Züge Frankreichs fahren, verkehren 9 Züge mit einer Stundengeschwindigkeit von 634,0 km zusammen. Als Durchschnittsgeschwindigkeit aller 9 Züge ergibt sich die Zahl 70,4 km pro Stunde[1]).

---

[1]) Wenn man auf diese Weise die Vergleichung auf alle Strecken ausdehnt, wird man ein Resultat bekommen, das noch stärker zugunsten der deutschen Staatsbahnen spricht. Siehe darüber Archiv für Eisenbahnwesen, 1897, S. 206 ff.

Aus dieser Zusammenstellung ist leicht zu erkennen, daß die französischen Bahnen in ihrer Gesamtleistungsfähigkeit von den deutschen Bahnen übertroffen werden. Und wenn man nicht nur die Zahlen, sondern auch die Umstände, ob die Züge 1-, 2- oder 3-klassig sind, ob sie sich an vielen Stationen aufhalten, ob die Reisenden irgendwelchen Beschränkungen unterworfen sind und anderes mehr, in Betracht zieht, so wird man sich noch mehr zugunsten der deutschen Staatsbahnen aussprechen müssen.

Tarifwesen.

Das Tarifwesen ist wohl für die Entscheidung der Frage, die uns hier beschäftigt, am wichtigsten.

Es handelt sich um Tarifermäßigungen, Tarifreformen und vorteilhafte Gestaltung des gesamten Tarifwesens überhaupt. Größere Neigung zu solchen Tarifreformen zeigt natürlich der Staat. Die bei den Privatbahnen dominierende Gewinnabsicht erlaubt ihnen nicht, die Tarife den wirklichen Forderungen des Verkehrs fortgesetzt anzupassen. Hier kann unmöglich von einem „natürlichen Vorzug" der Privatbahnen gesprochen werden, wie es an anderen Stellen getan worden ist[1]).

Die Verteidiger des Privatbahnsystems legen ein sehr großes Gewicht auf die freie Konkurrenz[2]), allein es ist längst festgestellt worden, daß diese bei den Eisenbahnen wirkungslos ist. In dieser Beziehung stimmen wir vollständig mit Knies überein, der sich über die freie Eisenbahnkonkurrenz folgendermaßen äußert[3]): „Von dem, was man eigentlich unter freier Konkurrenz der Privatindustrie versteht, ist bei Privateisenbahnen gar nichts zu erkennen, so oft man auch das Wort im Munde führt. Es konkurrieren wohl einmal vorher mehrere Privatgesellschaften um die Konzession derselben Bahnlinie; ist dieselbe aber einmal erteilt, so wird entweder in der Konzession selbst die Bedingung festgestellt, daß keine Konkurrenzbahn bewilligt werde, oder wo dies nicht geschieht, ist diese doch durchaus nicht zu erwarten. Die Privateisenbahn konkurriert wohl — gerade wie die Staatseisenbahn — mit der Landstraße, dem Kanal, oder einem Flusse, auch wohl für die Vermittlung weit entfernter Verkehrspunkte mit einer ganz anderen entfernten

[1]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 677.

[2]) Vergl. G. Cohn, Volkswirtschaftliche Aufsätze 1892, S. 65 ff. und v. d. Borght a. a. O. S. 78 ff.

[3]) K. Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853, S. 46.

Linie, aber von Paralleleisenbahnen, die nebeneinander aufgeführt werden, um die Preise einer einzigen Bahn durch Konkurrenz zu ermäßigen, sind nur so ausnahmsweise ein paar Beispiele vorgekommen, daß man von ihnen ganz absehen kann.“ So ist die vielgerühmte „freie Konkurrenz“ in Wirklichkeit gar nicht vorhanden, und wo sie in der Tat vorgekommen ist, hat sie nur eine vorübergehende Wirkung gehabt[1]). Die konkurrierenden Parallelbahnen werden größtenteils schnell des Kampfes müde und nach einer nicht allzulangen Zeit suchen sie sich durch Fusion zu einigen, oder sich über die Höhe der Tarifsätze zu verständigen. Häufig brachten die Fusionen für die Volkswohlfahrt auch negative Erfolge und da die zeitweilige Ermäßigung der Tarife stellenweise Verluste gebracht hatte, so wurde gewöhnlich in der Folgezeit mit doppelt hohen Tarifsätzen weiter gearbeitet. Derart sind die Wirkungen der „freien Konkurrenz“.

Freiwillig wird schließlich auch die Privatbahn Tarifermäßigungen vornehmen, aber nur dann, wenn sie infolge eines verhältnismäßig stärker steigenden Verkehrs eine höhere Rente erhoffen kann[2]). Unter einen bestimmten Tarifsatz herabzugehen, wird sie nur von dem Staate gezwungen werden können. Darum wird oft, und ganz mit Recht, den Privatbahnen ein Maximaltarif für den Personen- und Güterverkehr gesetzt; doch läßt sich dadurch nicht viel erreichen, weil diese Maxima oft so hoch sind, daß die Privatbahnen im eigenen Interesse darunter bleiben. Die große Gewinnsucht einerseits, und die Zersplitterung der Privatbahnen andererseits sind Faktoren, die mit den Tarifermäßigungen durchaus in Widerspruch stehen. Es ist ja ganz klar, daß die Tarifermäßigungen nur dann möglich sind, wenn die Verwaltung einheitlich und die Tarifierung des Transportes für das ganze Land gleichförmig ist. Nicht nur die Tarifsätze, sondern auch der Übergang der Waren von einer Administration in eine andere erhöht den Transportpreis, was bei den Staatsbahnen viel seltener vorkommt. Wenn man die Tarifsätze verschiedener Länder miteinander vergleicht, so wird man zu dem Ergebnis kommen, daß die Staatsbahnen immer mit billigeren Tarifen arbeiten. Es kommt gelegentlich vor, daß einige gut rentierende Privatbahngesellschaften sich zu niedrigeren Tarifen verstehen, weil sie dadurch selbst eine stärkere Frequenz veran-

[1]) Vergl. Dr. R. v. d. Borght a. a. O. S. 297 und 298.
[2]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 688.

lassen; aber im allgemeinen ist die Behauptung doch unanfechtbar, daß die Staatsbahnen niedrigere Tarifsätze aufweisen[1]).

Um zu beweisen, von welcher Bedeutung die Grundsätze der Tarifpolitik eines Landes sind, sei ein Beispiel angeführt. Während des Jahres 1901 war der Durchschnittsertrag auf den französischen Bahnen 4,99 pro Personenkilometer und 5,00 pro Tonnenkilometer. Es wurden dabei 13168880844 Personen- und 16134631325 Gütertonnenkilometer geleistet[2]). In Belgien dagegen war der Durchschnittsertrag in derselben Zeit 2,48 pro Personen- und 2,91 pro Gütertonnenkilometer[3]). Wendet man jetzt die letzten Zahlen auf die von den französischen Bahnen geleisteten Personen- und Gütertonnenkilometer an, so ergibt sich, daß während des Jahres 1901 das französische Publikum den Eisenbahngesellschaften des Landes mehr als 600 Millionen Frs. zahlen mußte, als das bei der Tarifpolitik der belgischen Staatsbahnen der Fall wäre[4]).

Daraus ersieht man, wie wichtig die rechte Höhe der Tarifsätze für ein Volk ist. Hier zeigt sich die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen am besten. Und wenn in allen anderen Beziehungen die Privatbahnen besser als die Staatsbahnen ständen, könnte dieser eine soeben besprochene Punkt fast ganz allein die Systemfrage zugunsten der Staatsbahnen entscheiden.

Es kommen aber noch viele andere Momente hinzu. Die Privatbahnen experimentieren nicht gerne mit den Einrichtungen der Bahn, noch viel weniger mit neuen Tarifen, sobald nur von Ferne eine Verringerung der Erträge droht. Es haben sich z. B.

---

[1]) Vergl. darüber Archiv für Eisenbahnwesen, 1905, Artikel: „Die Entwicklung der Gütertarife der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen", insbesondere S. 102—104.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen, 1904, S. 421—22.

[3]) Ebenda, S. 1443—45.

[4]) Selbst in Frankreich zeigen sich bedeutende Unterschiede. Der Durchschnittsertrag während des Jahres 1902 gestaltete sich folgendermaßen:

	Pro Personenkm.	Tonnenkm.
Staatsbahnnetz	3,52	5,15
Nordbahnnetz	3,24	4,04
Ostbahn	3,92	4,63
Westbahn	3,64	5,12
Paris-Orleansbahn	3,67	5,38
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn	4,10	4,55
Südbahn	4,07	5,23

Archiv für Eisenbahnwesen 1904, S. 679 ff. Wenn man die geringe Ausdehnung des Staatsbahnnetzes in Betracht zieht, sprechen die Zahlen, welche es aufweist, noch stärker zu dessen Gunsten.

bei den Privateisenbahnen Preußens große Schwierigkeiten gezeigt bei der Einführung der 4. Wagenklasse; ebenso stand es mit der Einführung von Nachtzügen. In dieser Beziehung sind die Staatsbahnen den Privatbahnen weit voran. Wenn es sich um das Gemeinwohl handelt, kann die Staatsgewalt einfach durch die Gesetzgebung zu einer anderen Tarifpolitik gezwungen werden. Reformen, Verbesserungen und Experimente aller Art werden immer zuerst bei den Staatsbahnen vorgenommen. Es wird oft gesagt, daß es ein sehr zweifelhafter Vorzug der Staatsbahnen sei, solchen Tarifexperimenten zugänglicher zu sein. Dagegen haben wir einzuwenden, daß durch Experimente am besten der richtige Weg zu finden ist.

Rentabilität.

Zieht man alle die besprochenen Umstände in Betracht, so konnte man annehmen, daß die Privatbahnen im allgemeinen besser rentieren sollen, denn dies ist ja das einzige Ziel, welches die Privatgesellschaften verfolgen. Wenn daher die Statistik zeigt, daß Privateisenbahnstrecken den Staatsbahnen in bezug auf ihr Erträgnis überlegen sind, so wird dies wohl nicht wundernehmen. Für die Systemfrage aber selbst würde dieser Umstand keineswegs zugunsten der Privateisenbahnen sprechen[1]). Denn was bedeutet die Rentbilität für die Entscheidung des Prinzipienproblems in der Eisenbahnpolitik? Soll diese Tatsache etwa zugunsten der Privatbahnen sprechen. Gereicht eine hohe Rente dem gesamten Publikum zum Nutzen? Die Eisenbahnen sind doch nicht dazu da, als Bereicherungsmittel zu dienen. Erkennt man ihre Stellung im Wirtschaftsleben recht, schreibt man ihnen eine Tätigkeit zu, die vor allem die Gesamtinteressen zu fördern hat, so müssen alle diese Fragen verneint werden.

Daß diese Rentabilität den Privatgesellschaften nützlich ist, daß sie sich dadurch einer Zunahme ihrer Kapitalien erfreuen können, kann man nicht im geringsten bezweifeln, aber daß darunter das Publikum zu leiden hat, ist ebenso leicht einzusehen. Die Reisenden, die sich der Eisenbahn bedienen, müssen höhere Fahrpreise bezahlen, damit die Aktionäre der Privatgesellschaften größere Dividende bekommen - die große Majorität wird also zugunsten einer verschwindend kleinen Minorität von Aktionären in

[1]) Vergl. Roscher-Stieda, Nationalökonomie des Handels und Gewerbefleißes. Stuttgart 1899, S. 507.

hohem Grade ausgebeutet. Dies ist aber nicht der Zweck der Eisenbahnen. Sie sollen vielmehr den Charakter einer gemeinnützigen Institution, nicht aber den eines Ausbeutungsmittels tragen.

In der Tat, wenn man die Eisenbahnnetze ganzer Länder vergleicht, gelangt man zu dem erfreulichen Resultat, daß es mit den Staatsbahnen nicht mehr so schlecht bestellt ist, wie die Anhänger des Privatbahnsystems behaupten. Wenn auch die Statistik zeigt, daß einzelne Linien der Privatunternehmung besser rentieren, so ist bei Betrachtung des Gesamtnetzes der verschiedenen Privat- und Staatsbahnländer das Resultat ein ganz anderes — die Statistik lehrt dann, daß sich die Staatsbahnen insgesamt besser rentieren, als die Privatbahnen. Die preußisch-hessischen Staatsbahnen z. B. verzinsten ihr Anlagekapital während des Jahres 1903 mit 7,12 %[1]; die deutschen Staatseisenbahnen weisen folgende Ziffern auf: im Jahre 1900 5,98 %, 1901 5,14 % und 1902 5,40 %, während die französischen Privatbahnen ihr Anlagekapital in denselben Jahren mit 4,15 %, 3,72 % und 3,89 % verzinsten und die englischen noch darunter blieben, nämlich mit 3,41 %, 3,27 % und 3,42 %[2]. Es ist also festzuhalten, daß, trotzdem einzelne, besonders günstig gestellte Privateisenbahnstrecken eine bessere Verzinsung aufweisen, doch die Staatsbahnen im allgemeinen auch in dieser Hinsicht den Vorzug verdienen.

Politische und sozialpolitische Seite der Frage.

Schließlich ist noch der gegen die Staatsbahnen laut gewordene Vorwurf zu besprechen, daß sie eine neue zahlreiche Staatsdienerschaft und eine große Staatsklientel[3]) schaffen. Bei Privatbahnen ist indessen die Abhängigkeit des Personals von der Direktion ebenso groß, wie bei den Staatsbahnen. Allerdings sind Fälle vorgekommen, welche deutlich genug die Gefahren zeigen, die aus einer solchen Abhängigkeit entstehen können. Aber es sind seltene Ausnahmen, zu deren Beseitigung eine gute Volksvertretung leicht Mittel und Wege finden kann. Andererseits ist anzuerkennen, daß die Abhängigkeit des Personals bei den Privatgesellschaften viel größer ist, als bei den Staatsbahnen, weil bei den letzteren die Besoldung eine höhere und besser geregelte ist und das Vorrücken

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 423.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 1366 und 1367.

[3]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 692.

im Dienste auf fest geregelten Unterlagen ruht, während das bei den Privatbahnen nicht der Fall ist. Vielmehr bietet sich hier Gelegenheit zur Korruption, eine Tatsache, die merkwürdigerweise nach der Meinung E. Saxs[1]) kein entscheidender Grund gegen die Privatbahnen ist.

Endlich ist die Bedeutung der Eisenbahnen zu Kriegszeiten[2]) nicht außer acht zu lassen. Im Kriege arbeiten die Staatsbahnen ganz gewiß schneller, einfacher und besser, als die Privateisenbahnen, da, bis die nötigen Vereinbarungen mit den einzelnen Gesellschaften getroffen werden, längere Zeit erforderlich ist. Gerade aber die Schnelligkeit, mit welcher die Bewegung des Heeres und die Regelmäßigkeit der Proviantzufuhr vollzogen wird, ist im modernen Krieg von höchster Bedeutung. Noch fühlbarer werden die Nachteile der Privatunternehmung, wenn sich die Gesellschaften in den Händen von Ausländern befinden, sie können dann dem ganzen Staatswesen und dem Volke Unzuträglichkeiten bereiten, die zu solchen Zeiten geradezu verderblich sind[3]). Das einzige, was gegen die Staatsbahnen sprechen könnte, ist der Umstand, daß bei einer Niederlage das Fahrmaterial ohne jede Entschädigung als Staatseigentum in die Hände des Feindes übergehen kann[4]). Von zwei Übeln muß man jedoch das geringere vorziehen und dieses ist hier zweifellos das Staatsbahnsystem, selbst auf die Gefahr hin, daß das Fahrmaterial verloren ginge, — ein Fall, der übrigens wohl äußerst selten eintreten wird.

Auch in sozialpolitischer Beziehung ist schließlich den Staatsbahnen der Vorzug zu geben. „Die gleichmäßigere Kapitalverwendung beim Bahnbau, die bewußte Einengung des Gebiets privatwirtschaftlicher, hier besonders extravakanter Spekulation und die Hinübernahme eines Grund- und Kapitaleigentumobjekts, das so leicht zur Ausbeutung anderer gebraucht werden kann“[5]), das alles sind Gründe, die zugunsten des Staatsbahnwesens ein gewichtiges Wort sprechen.

Soll nun ein Endurteil abgegeben werden, ob das Privatbahnsystem oder das Staatsbahnsystem vorzuziehen sei, so müssen die

[1]) E. Sax a. a. O. S. 187.

[2]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 693.

[3]) Im serb.-bulgar. Kriege z. B. hat die bulgarische Regierung unangenehme Erfahrungen mit der Gesellschaft der orientalischen Bahnen gemacht

[4]) Vergl. Ad. Wagner a. a. O. S. 692.

[5]) Ebenda S. 694.

in der Kontroverse vorgebrachten Beweisgründe in zwei Kategorien geordnet werden, nämlich in solche, „die nicht als entscheidend angesehen werden können“ [1]) und in solche, „die mit Fug als Für und Wider angeführt werden können und daher für den einzelnen, je nach der Anschauung, welche er sich bezüglich ihres relativen Gewichts gebildet hat, entscheidend werden“ [2]). Es kann nun bei der Entscheidung der Frage bloß die zweite Kategorie von Beweisgründen berücksichtigt werden, und diese sind nach Sax: 1. Bildung des Bahnnetzes und Wahl der Bahnlinien, 2. zeitliche Entwicklung des Bahnnetzes, 3. Kapitalbeschaffung, 4. Kosten und Beschaffenheit der Anlage und der Betriebsleitung, 5. Tarifwesen und 6. die politische (inkl. sozialpolitische) Seite der Frage.

Im Gegenteil zu Sax ergibt sich aber für uns aus dem Gesagten, ein Resultat zugunsten des Staatsbahnsystems. Wir haben dafür eine Menge von Gründen bereits hervorgehoben und wollen sie hier in Kürze noch einmal zusammenfassen.

Ganz sicher „kann der Staat die Bahnen ebensogut verwalten, wie die großen Aktiengesellschaften und Weiterführung des Bahnbaues in ruhigen, von stärkeren Spekulationsbewegungen freien Zeiten, Planmäßigkeit des Ausbaues des Bahnnetzes, Beseitigung unwirtschaftlicher Wirkungen der Konkurrenz, Einheitlichkeit des Dienstes mit der Betriebsorganisation, Ausgleich zwischen rentablen und unrentablen Linien, Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte bei der Tarifierung und dgl. mehr sind beim Staatsbahnsystem an sich eher zu erreichen, als bei dem Konzessions- und gemischten System“ [3]).

Es ist somit die Systemfrage nicht nur eine Zweckmäßigkeitsfrage [4]), sondern eine solche von ausgesprochenem prinzipiellen Charakter. Bei dieser Auffassung, die in ihrer Richtigkeit kaum widerlegbar ist, verliert jede Versöhnungspolitik ihren Boden. Im übrigen zeigt auch die Geschichte deutlich den Weg der Entwicklung der Systemfrage. Dieser führt fast überall vom Privat- zum Staatsbahnsystem, hervorgerufen durch den Kampf um die Vorherrschaft zwischen den Interessen des Privatkapitals und den Gesamtinteressen, die der Staat vertritt [5]). Daß bei dieser Gegner-

[1]) Sax in Schönbergs Handbuch a. a. O. S. 618.

[2]) Ebenda, S. 619.

[3]) v. der Borght a. a. O. S. 302.

[4]) E. Sax a. a. O. S. 192.

[5]) Den Staat können wir uns keinesfalls anders denken, als wie eine Organi-

schaft bis jetzt der Staat den Sieg davongetragen hat, wenn auch noch nicht in vollem Maße, und daß er in der Zukunft noch erfolgreicher sein wird und muß, ist nicht in Frage zu stellen. Wenn daher ein oberstes Prinzip in der Eisenbahnpolitik als gültig anerkannt werden soll, so muß es lauten: als Faktoren, die in der Lage sind, die Entwicklung des Wirtschaftslebens eines Landes zu fördern, je nach der Grundlage, auf der sie beruhen, werden die Eisenbahnen vom Staat gebaut und betrieben. Allerdings ist dieses Prinzip nicht als ein mechanisches Gesetz aufzufassen, das keine Ausnahmen hat, weil im Wirtschaftsleben von solchen Gesetzen nirgends die Rede sein kann. Die verschiedenen Staaten stehen nicht auf gleicher Entwicklungsstufe, und da die Verwaltung eines umfangreicheren Eisenbahnnetzes eine festgesetzte Staatsorganisation voraussetzt, so muß zugestanden werden, daß dort, wo diese Voraussetzung noch nicht vorhanden ist, die Zulassung des Privatbahnwesens gerechtfertigt werden kann, wenn auch dieser Vorgang selbst für einen Staat, der sich in schlechten finanziellen Verhältnissen befindet, genug Lasten mit sich bringen würde. In der Tat aber sind das nur Notbehelfe, die äußerst selten vorgekommen sind[1]), und neuerdings noch seltener sich ereignen werden. Die Regel ist: Staatsbahnen, die Ausnahme: Privatbahnen.

---

sation, die nur deswegen gegeben ist, um die Gesamtinteressen in Schutz zu nehmen, und nur als solche Unterstützung zu ihrem Fortbestehen verdient.

[1]) Darunter soll nicht verstanden werden, daß Privatbahnen im allgemeinen selten vorgekommen sind, sondern nur Privatbahnen, die lediglich durch die Unfähigkeit des nicht genug entwickelten Staates ins Leben gerufen worden sind.

I. Abschnitt.

Land und Leute.

„Auf der europäischen Karte ist ein neuer Staat aufgetaucht, ein Staat mit schönen, reichen und fruchtbaren Gegenden, mit mehr als 70 großen Städten, mit Häfen an zwei Meeren; ein Staat, der größer als Portugal ist und nicht kleiner als das eigentliche England, ohne Irland und Schottland.“ Mit diesen Worten charakterisiert ein wohlbekannter Verfasser[1]), nicht mit Unrecht, das neuentstandene Fürstentum.

Nachdem das Land fünf Jahrhunderte unter türkischem Joch gestanden, nachdem es viele Opfer um seiner religiösen und politischen Freiheit willen gebracht und eine Reihe von Heldennamen in seiner Geschichte für immer eingeprägt hatte, wurde Bulgarien am 19. Februar 1878 auf der Karte der Balkanhalbinsel als selbständiger Staat eingetragen. Es war der Tag des Friedens von St. Stefano, an dem das Bulgarische Volk zu einem neuen Leben berufen wurde. Nach vielen schweren, ruhmreichen Siegen hatten die Befreier ihr Werk mit Erfolg beendet[2]).

Sie haben ein großes Bulgarien geschaffen; das in Zukunft der größte politische, daher wohl auch kulturelle Faktor auf der Balkanhalbinsel sein könnte. Aber das Schicksal des neugebildeten Fürstentums lag nicht allein in den Händen der Befreier. Nicht nur die Russen, welche die Freiheit des Landes erfochten haben, konnten bei der Neubildung dieses Staates ein entscheidendes Wort sprechen: unter dem Vorwand, das europäische Gleichgewicht aufrecht zu erhalten, mischten sich auch andere europäische Mächte in die Verhältnisse, so, daß dadurch der Friede dieser unglücklichen Länder

[1]) K. Iireček, „Das bulgarische Fürstentum“, Philippopel 1878. S. 1. Der oben angeführte Satz bezieht sich auf das Bulgarien nach dem Frieden von St. Stefano.

[2]) Eine kurzgefaßte, vortrefflich geschriebene geschichtliche Darstellung findet man in: Thery Edmond: „La situation économique et financiére de la Bulgarie“. Paris 1904.

beständig gestört wurde. Indem wir hierbei an den Berliner Vertrag erinnern, sei bemerkt, daß wir durchaus nicht politisieren wollen; dazu ist diese Stelle ganz ungeeignet — auf die Zersplitterung des von Bulgaren bevölkerten Landes muß jedoch hingewiesen werden. Es kann nicht unsere Aufgabe sein, zu erörtern, was die europäischen Mächte dazu bewogen hat, in die Geschicke des Landes einzugreifen. Eines müssen wir stark betonen: dieser Akt hat den ganzen politischen Wirrwarr auf der Balkanhalbinsel verursacht, und alle die politischen Unruhen, die bis jetzt stattgefunden haben, sind nur darauf zurückzuführen. Daß sich ein Volk bei solchen Verhältnissen nicht entwickeln und vorwärts schreiten kann, ist ganz klar. Wenn also die Balkanvölker nicht das geleistet haben, was ihnen bei anderen Verhältnissen wohl möglich gewesen wäre, so sind sie nicht allein schuld daran.

1. Allgemeine geographische Lage[1]).

Erst nach der Vereinigung mit Ost-Rumelien im Jahre 1885 hat das jetzige Fürstentum Bulgarien seine gegenwärtige Form erhalten. Das Bulgarien des Berliner Vertrags hatte eine Oberfläche von 63972 qkm[2]). Nach der Vereinigung stellt jetzt das gemeinsame Fürstentum ein Land von 95706 qkm[3]) Oberfläche dar und breitet sich zwischen 44° 13′ und 41° 36′ n. B. und 39° 52′ und 40° 9′ ö. L. vom Ferro aus[4]).

Im Norden und Osten wird das Land von der Donau und dem Schwarzen Meer umgrenzt. Beide spielen, da günstige Häfen vorhanden sind, eine wichtige Rolle im Handel des Landes. Im Westen und Süden läuft die Grenze gegen Serbien und die Türkei hin über landschaftlich schöne Gebirge. Nur der östliche Teil der Südgrenze ist die ausgesprochen freie Ebene von Südbulgarien.

[1]) Vergl. im allg. „La Bulgarie contemporaine", I. Géographie, S. 17–35. Bruxelles 1905. Außerdem sei hier ein für allemal aufmerksam gemacht auf die vortreffliche Abhandlung „Bulgarien" in der Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1906, Nr. 6 u. 7 von Prof. Dr. C. Kaßner, der als ein ausgezeichneter Kenner des Landes gerühmt werden dürfte.

[2]) Irečeк, „Das Fürstentum Bulgarien". Prag, Wien, Leipzig 1891, S. 1.

[3]) Jahrbuch der demokrat Partei. Sofia 1905 (bulg.), S. 278.

[4]) Sp. Gopčevič, „Bulgarien und Ostrumelien". Leipzig 1886 — ein Buch, das sich durch rücksichtslose Einseitigkeit in der Behandlung des Stoffes auszeichnet.

Die letztgenannten Grenzen haben die Eigentümlichkeit der völlig willkürlichen Schaffung, denn sie stimmen nicht im geringsten mit den ethnographischen Grenzen der von Bulgarien bevölkerten Ländereien überein.

Das wichtigste Gebirge im ganzen Lande ist der Hämus[1]) oder wie es jetzt genannt wird „der alte Berg" (Stara-Planina), während ihm die Türken den Namen „Kodschabalkan" gegeben haben. Parallel mit der Donau laufend und sich auf eine Länge von ungefähr 500 km von Westen nach Osten erstreckend, teilt diese Gebirgsmasse das ganze Land in zwei Teile: Nord- und Südbulgarien. Der westliche Teil dieses Gebirges verzweigt sich in viele Ausläufer und gibt der ganzen Gegend einen bergigen Charakter. Kleine Flüsse und tiefe Schluchten findet man hier in großer Anzahl. Je weiter nach Osten wir diesen Riesenkamm verfolgen, um so schärfer steigt er empor; in seinem Mittelteil wird er am höchsten, von da aus fällt er wiederum langsam und erreicht das Schwarze Meer mit der Spitze Emine. Nord- und Südabhänge dieses Gebirges sind durchaus verschiedenartig. Nach Norden fallen die Berge stufenweise nach der großen Ebene von Nordbulgarien ab; nach Süden dagegen ist der Abfall fast senkrecht ohne einen einzigen Ausläufer und schafft somit Platz für die berühmten Rosenfelder Südbulgariens.

Die höchsten Gipfel des Gebirges sind: im Zentrum Jumruktschal, 2374 m, und der Kademlia, 2279 m; in dem Westteil der Wejen, 2201 m, der Baba, 1793 m, und der Murgasch 1693 m hoch. In dem östlichen Teil gibt es dergleichen hohe Gipfel nicht[2]).

Pässe hat der Balkan viele, sie sind aber größtenteils schwer zugänglich und bereiten der Entwicklung des Verkehrs große Schwierigkeiten[3]). Die wichtigsten sind von Westen nach Osten gezählt: der Sweti-Nikola (1574 m), der Petrochan (1442 m), der Arabakonak (988 m), der Trojan (1434), der Schipka (1334 m), der Chainkjoj (650 m), der Twardiza (1097 m), der Demirkapu (1069 m)[4]).

Das höchste Gebirge im Lande mit einem Durchschnitt von

---

[1]) Bei Iireček a. a. O. S. 3.

[2]) Ebenda, S. 4.

[3]) Über die Straßenzüge durch den Balkan siehe Kanitz, „Donaubulgarien und der Balkan". Leipzig 1875—79, Bd. III, S. 171.

[4]) Iireček a. a. O. S. 5.

2000 m ist die Rila[1]), die sich an der Südwestgrenze erhebt. Im Westen mit dem Ossogowgebirge verbunden, bildet sie einen Bogen, der Bulgarien von Serbien und der Türkei scheidet. Sie ist wohl der schönste Teil des ganzen Landes. Das charakteristische an ihr sind die zahlreichen kleinen Seen, die Augen genannt werden. Der höchste Gipfel dieses Gebirges, Mussala genannt, ist 2924 m[2]) hoch. Unmittelbar im Osten hängt dieses Gebirge mit der Rodope[3]) zusammen. Bisher war dies das einzige Gebirge, das dem Lande reichliches Baumaterial gibt.

Das Witoschagebirge, an dessen Fuß die Hauptstadt Sofia liegt, darf nicht unerwähnt bleiben. Es hat einen ganz besonderen Charakter. Von allen Seiten isoliert, sieht es von der Ferne wie ein Riesenvulkan aus. Der einzige Gipfel dieses Gebirges hat den Namen „der schwarze Gipfel" und ist 2291 m hoch[4]).

Eine wichtige geographische Einheit bildet das sogen. Mittelgebirge (Srednja-Gora). Dasselbe ist eine verhältnismäßig niedrige Kette, die ihren Anfang an den Nordabhängen der Rila, zwischen den Quellen des Isker und der Mariza, nimmt. Es liegt parallel dem „alten Berg" und erstreckt seine letzten Ausläufer bis in die Umgebung der Stadt Jambol. Es wird in drei Teile geteilt und hat seinen höchsten Gipfel in dem Bogdan, welcher 1572 m hoch[5]) ist und in dem mittleren Teile liegt.

Im wirtschaftlichen Leben des Landes spielen alle diese Gebirge eine wichtige Rolle. Durch ihren Wasserreichtum beeinflussen sie erstens stark die Entwicklung der Industrie; durch die Milde des Klimas ermöglichen sie zweitens den Anbau vieler Industriepflanzen, vor allem den der Rosen. An Baumaterial sind sie alle arm und können darum die Nachfrage nicht befriedigen. Bei einer zielbewußten Forstwirtschaft könnte freilich viel erreicht werden. Die drei Millionen Hektar Wald, welche das ganze Land hat, könnten, eine bedeutende Einnahmequelle für das Staatsbudget bilden[6]).

---

[1]) Kantschoff, „Heimatsgeographie" Philippopel 1901, S. 23 (bulg.)
[2]) Ebenda, S. 24. [3]) Iireček a. a. O. S. 3.
[4]) Kantschoff a. a. O. S. 27 und Iirčeek a. a O. S. 3
[5]) Ebenda, S. 40 und Iireček a. a. O. S. 5.
[6]) Der Besitz der Wälder verteilt sich auf diese Weise:

Staatsbesitz	902618 h
Gemeinde-, Kirchen- und Schulbesitz . .	1600000 h
Privatbesitz	520000 h.

Nach Iw. S. Wojwodoff aus: „Unsere ökonomische Lage und die Mittel ihrer Besserung". S. 42. Philippopel 1904 (bulg.).

Die eben besprochenen Gebirgsketten umschließen große Täler, die dem ganzen Lande ein charakteristisches Gepräge geben, und für dessen wirtschaftliches Leben von größter Bedeutung sind. Sie sind es, die den bulgarischen Bauern beträchtliche Einnahmen bringen; sie sind auch die Kornkammern des Landes, die bei einer modernen Umgestaltung des Ackerbaues den europäischen Märkten große Mengen Getreide liefern könnten.

Nordwärts vom Balkan, zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer, erstreckt sich durch das ganze Land die sogen. Donauebene mit einer Länge von 500 km zwischen Timok und dem Schwarzen Meer und einer Breite von 40—70 km zwischen der Donau und dem Balkan[1]). Diese große Ebene wird folgendermaßen eingeteilt: 1. westlicher Teil, von dem Flusse Timok (serbische Grenze) bis zur Jantra; 2. mittlerer Teil, östlich von der Jantra bis zur Stadt Silistra, ein Land von einer Höhe von 300—500 m, waldreich, aber wasserarm; 3. der östliche Teil wird Dobrodscha genannt, von dem nur ein kleiner Teil zu Bulgarien gehört. Sie stellt eine ganz flache unbewaldete Ebene dar, nach dem Schwarzen Meer zu abfallend (200—70 m)[2]). Diese Ebene, welche das ganze Nordbulgarien bildet, ist sehr fruchtbar, besitzt bequeme Häfen an der Donau und dem Schwarzen Meer und hat große Bedeutung für das Erwerbsleben des Landes.

Für den Ackerbau sind von größter Bedeutung die sogen. Felder von Trakien[3]) (Südbulgarien); nördlich vom Mittelgebirge und südlich von der Rodope umschlossen, nehmen sie ihrer Fruchtbarkeit nach die erste Stelle im ganzen Lande ein. In qualitativer wie in quantitaver Beziehung sind die Umgebungen von Philippopel, Stara-Sagora, Pasardjik und Jambol von besonderer Ertragsfähigkeit. Hier sind die einzigen Felder, auf denen man mit Erfolg Reis bauen kam, hier werden auch zum größten Teil die verschiedenen Industriepflanzen kultiviert.

Zwischen dem Balkan und dem Mittelgebirge findet man viele kleinere Täler, von denen die Rosentäler von Kasanlik am bekanntesten sind. Hier werden, durch die Milde des Klimas ermöglicht, ausschließlich Rosen gebaut. Außerdem ist hier, wie auch in den früher besprochenen Gebieten von Südbulgarien der Weinbau verbreitet.

---

[1]) Kantschoff a. a O. S. 37.

[2]) Ireček a. a. O. S. 37.

[3]) Ebenda, S. 7 u. 8.

In dem westlichen Teil des Landes gibt es auch eine große Reihe von kleineren Feldern, die aber keine besondere Bedeutung haben. Dort können nur die Obst- und Tabakfelder von Küstendil und Dupniza erwähnt werden.

Der für das Land wichtigste Wasserstrom ist die Donau [1]) mit bulgarischem Ufer von Timok bis Silistra. Sie ist der einzige schiffbare Fluß Bulgariens, weshalb der Handel des Landes mit ihr auf das engste verknüpft ist. Der Außenhandel vollzieht sich zum größten Teil auf der Donau. Wenn auch die bulgarische Regierung durch ihre Eisenbahnpolitik denselben über Warna und Burgas nach dem Schwarzen Meer hin dirigieren will, so behält die Donau doch ihre Wichtigkeit. Die anderen Flüsse des Landes sind im allgemeinen nicht schiffbar. Die Ufer sind hoch; sie fließen durch enge Pässe, bilden viele, wenn auch nicht große Wasserfälle, und sind nicht so wasserreich, um einen Schiffsverkehr ermöglichen zu können. Ob der Staat seine Kräfte nach dieser Richtung hin verwenden soll, ist eine Frage, über die mannigfache Meinungsverschiedenheiten bestehen. Unserer Meinung nach ist eine Betätigung nach dieser Richtung hin gegenwärtig nicht erforderlich. Dadurch wollen wir die Wichtigkeit des Wasserwege durchaus nicht in Frage stellen; auf bulgarischem Boden sind aber heute die Ansprüche des Wirtschaftslebens noch nicht so weit gegangen, um die Forderung neuer Wasserstraßen laut werden zu lassen. Für uns wäre es zunächst ausreichend, wenn wir einmal mit den nötigen Eisenbahnstraßen versehen wären — darüber hinauszuschreiten, dürfte vorläufig überflüssig sein.

Die wichtigsten Flüsse, die in die Donau münden, sind der Isker [2]) und die Jantra [3]). Der erstere hat seine Quellen in Rila, durchfließt die Felder von Samokov und Sofia, durchbricht den westlichen Teil des Balkans und erreicht durch die Donauebene hindurch die Donau zwischen Orechowo und Nikopol. Die Jantra nimmt ihren Anfang im Zentralbalkan, fließt dann schnell nordwärts, umschließt in mehreren charakteristischen Bogen die alte Hauptstadt Tirnowo und mündet in die Donau in der Nähe von Swischtov.

Viel wichtiger als diese zwei Flüsse ist die Mariza [4]), die ihre

[1]) Irecek a. a. O. S. 8.
[2]) Bei Kantschoff a. a. O. S. 38. Ireček a. a. O. S 9.
[3]) Ebenda, S. 39. Ireček a. a. O. S. 9.
[4]) Ebenda, S. 42. Ireček a. a. O. S. 9.

Quellen in Rila, unweit des Gipfels Mussala, hat. Nach Aufnahme vieler Gebirgsbäche, durchfließt sie die fruchtbaren Felder von Südbulgarien. Ihre wichtigsten Zuflüsse sind die Topolniza und die Sstrema. Ein bedeutender Fluß Südbulgariens ist noch die Tundscha, welche die Felder von Kasanlik und Jambol bewässert; sie verläßt aber Bulgarien, um sich in der Nähe von Adrianopel mit der Arda und Mariza zu vereinigen[1]).

An den Westabhängen Witoschas entspringt die Struma[2]). Nachdem sie die Felder von Radomir und Küstendil durchflossen hat, wendet sie sich bei Kotscharinowo nach Mazedonien hin.

Die erste Stelle unter den Wasserwegen nimmt das Schwarze Meer ein. Mit zwei modern ausgebauten Häfen (Warna und Burgas) trägt es zur Entwicklung des bulgarischen Außenhandels am meisten bei. Die Hauptverkehrsadern des Landes richten sich nach den beiden oben genannten Häfen, in die Schiffe der wichtigsten ausländischen Schiffahrtsgesellschaften einzulaufen pflegen.

Es scheint nicht überflüssig, auch einige Worte über das Klima[3]) zu sagen. Leider kann man auf diese Frage ausführlich nicht eingehen, da es an genauen Untersuchungen fehlt. Die wichtigsten Merkmale des Klimas sind: heißer und regenarmer Sommer, kalter und schneereicher Winter; Frühling und Herbst sind regnerisch und weisen starke Temperaturdifferenzen auf. Die Hitze des Sommers übersteigt oft 35° R. und die Kälte des Winters erreicht nicht selten −25° R. Das Klima von Südbulgarien, besonders in der Gegend von Philippopel und Pasardjik ist während des Sommers so heiß, daß Reis und Baumwolle gut gedeihen können[4]). Sehr heftig und rauh ist der Winter in Nordbulgarien, da die Nordwinde aus dem russischen Gebiet freien Eindrang finden. Südbulgarien ist durch den Balkan von ihnen geschützt, wodurch der starke Unterschied des Klimas zu erklären ist. Diesem Umstand ist auch die Rosenkultur Südbulgariens zu danken. Ostbulgarien hat ein mildes Meeresklima. In den Tälern des Mittelgebirges und des Balkans ist das Klima sehr gesund, weshalb man auch dort beispielsweise eine Heilanstalt für Schwindsüchtige gebaut hat. Im großen und ganzen ist das Klima des Landes milde und gesund — epidemische Krankheiten kommen äußerst selten vor.

[1]) Diese 3 Flüsse werden in den Volksliedern als drei Schwestern besungen.

[2]) Bei Kantschoff a. a. O. S. 28.

[3]) Bei Ireček a. a. O. S. 11 u. 12 u. Ilieff, „Die Landwirtschaft in Bulgarien". Leipzig 1901, S. 21.

[4]) Die mittlere Jahrestemperatur ist 12° C. (Kantschoff a. a. O. S. 46.)

2. Wirtschaftliche Verhältnisse.

Auf dem geschilderten Grund und Boden wurde Bulgarien aufs neue ins Leben gerufen; in diesen Grenzen sollte es vorwärts schreiten und sich entwickeln. Das erste, was zu tun war, war die Organisation der Verwaltung. Es mußten vor allem die Gesetze entworfen werden, nach denen das Land regiert werden sollte. Das Grundgesetz ist die Tirnovaer Konstitution, im Jahre 1879 durch die erste große Nationalversammlung ausgearbeitet. Nach dem Muster der belgischen Verfassung zusammengestellt, gewährt sie auch die Freiheiten des Vorbildes. Nach ihren Bestimmungen ist Bulgarien eine konstitutionelle Erbmonarchie. Das Wahlrecht besitzen alle bulgarischen Untertanen, die älter als 21 Jahre sind. Die Gesetzgebung ist von der Nationalversammlung abhängig, die nur aus einer Kammer besteht und in die ein Abgeordneter auf je 20000 Einwohner gewählt wird. Ursprünglich war die Regierung in 6 Ministerien geteilt, mit der Zeit aber sind noch 2 hinzugefügt worden. Das ganze Land wird eingeteilt in 12 Kreise, 65 Bezirke und 1827 Gemeinden[1]).

a) **Bevölkerung**[2]).

Bulgarien ist ziemlich dünn bevölkert, es kommen gegenwärtig auf 1 qkm 39 Einwohner[3]). Die Städte sind verhältnismäßig klein[4]) und breiten sich frei aus. Am interessantesten ist die Entwicklung der Hauptstadt, sie bietet ein Beispiel, wie sich das ganze Land entwickelt hat. Im Jahre 1881 hatte Sofia nur 20541 Einwohner; 1888 30528 und nach der letzten Volkszählung im Jahre 1900 67920 Einwohner[5]). Augenblicklich aber wird es auf mehr als 80000 geschätzt. Das ist allerdings eine ganz bemerkenswerte Zunahme. Wenn auch nicht in demselben Grad wie die Hauptstadt, so hat sich auch doch das übrige Land von

[1]) Kantschoff a. a. O. S. 110.

[2]) Vergl. im allgemeinen „La Bulgarie contemporaine", 2. Population, S. 51—61 und Thery a. a. O. S. 17—22.

[3]) Jahrbuch der demokratischen Partei S. 279. Nach der letzten Volkszählung (1905) ist diese Zahl schon überflügelt worden: die Bevölkerungsdichte beträgt darnach 42 Einwohner auf 1 qkm. Vgl. Die Weltwirtschaft von E. v. Halle III. Teil S. 233, Berlin und Leipzig 1906.

[4]) Siehe Battenberg a. a. O. S. 21. Außerdem eingehenderes darüber, wenn auch schon veraltete Angaben, ebenda S. 6—23. Auch Irečik a. a. O. S. 159—170.

[5]) Kantschoff a. a. O. S. 178.

Jahr zu Jahr beständig weiter entwickelt. Nach der ersten Volkszählung im Jahre 1879 hatte Bulgarien eine Bevölkerung von nur 1714000 Einwohner. Diese Zahl kann aber nicht als genau betrachtet werden, da die erste Zählung unvollkommen war. Die zweite Volkszählung, vom statistischen Bureau[1]) unternommen und darum zuverlässiger, gibt die Zahl von 2007919 Einwohnern an, von denen 1345507 Bulgaren, 527284 Türken, 49070 Rumänen, 37600 Zigeuner, 14020 spanische Juden und andere mehr sind. Nach der Vereinigung hat die erste Volkszählung am 1. Januar 1888 stattgefunden. Darnach hatte Bulgarien 3154375 Einwohner, 1605389 männlichen und 1568986 weiblichen Geschlechts. Nach Nationen verteilte sich die Bevölkerung folgendermaßen:

Bulgarien	2326250	das sind	73,73 %
Türken	607331	„ „	19,25 %
Griechen	58326	„ „	1,85 %
Zigeuner	50291	„ „	1,60 %
sp Juden	23541	„ „	0,75 %
Versch. slav. Nationen . . .	5768	„ „	0,18 %
Deutsche	2245	„ „	2,63 %[2])
Franzosen	544		
Andere Nationen	80079		

Nach dieser Volkszählung kamen auf 1 qkm durchschnittlich 31,7 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte war natürlich in den verschiedenen Gebieten ungleich — der Kreis von Sewliewo wies z. B. eine Bevölkerungsdichte von 49,5 Einwohnern per qkm[3]) auf.

Für die jetzigen Verhältnisse ist natürlich die letzte Volkszählung vom 31. Dezember 1900 maßgebend. Darnach hatte Bulgarien eine Bevölkerung von 3744283 Einwohnern, von denen 1909567 männlichen und 1834716 weiblichen Geschlechts waren[4]). Nach Nationen verteilten sich die Einwohner des Landes wie folgt:

Bulgaren	2887860,	das sind	77,13 %
Türken	539656	„ „	14,41 %
Zigeuner	89549	„ „	2,39 %

[1]) Bulgarisch: Statistische Direktion genannt.

[2]) Vergl. Iireček a. a. O. S. 46. Außerdem erschöpfende Erörterungen über diese Frage, ebenda S. 44—147.

[3]) Obige Zahlen sind den offiziellen Angaben der statistischen Direktion entnommen.

[4]) Jahrbuch der demokratischen Partei, S. 279. Da die Ergebnisse der Volkszählung von 1905 leider noch nicht veröffentlicht worden sind, muss ich mich blos mit der Mitteilung begnügen, dass die Gesamtbevölkerung Bulgariens jetzt 4228000 Seelen beträgt. Vgl. E. von Halle a. a. O. S. 233.

Rumänen	75235,	das sind	2,01 %
Griechen	70887	„ „	1,89 %
Juden	32573	„ „	0,87 %
Versch. slav. Nationen . . .	6217	„ „	0,19 %
Deutsche	4432	„ „	0,12 %
Franzosen	606	„ „	0,02 %

und andere mehr. Von diesen waren 173072 ledig; 1474470 verheiratet; 173652 verwitwet und 5508 geschieden. Der Religion nach waren die Orthodoxen in der Mehrzahl; dann folgten: römisch-katholische, Protestanten, Armeno-Gregorianer, Muhamedaner, Juden und 326 „Freidenker". Die Sterblichkeit ist im allgemeinen eine geringe. Es gab im Jahre 1881 auf 1000 Einwohner 39,9 Geburts- und 16,6 Sterbefälle. Die Zuwachsrate betrug demnach 2,3 %[1]).

Die Berufsarten der Bevölkerung zerfallen hauptsächlich in 3 Gruppen. Es kommen auf 10000 Einwohner 7485 solche, die sich mit Ackerbau, 963,9 die sich mit Industrie und 397,8, die sich mit Handel beschäftigen. Es gibt also 7,4 % Landwirte, 0,9 % Industrielle und 0,3 % Handelstreibende. Der Rest von 1,4 % beschäftigt sich mit anderen Berufsarten[2]).

b) **Ackerbau**[3]).

Aus dem eben Gesagten ersieht man, daß das bulgarische Volk ein ackerbautreibendes ist. Bulgarien ist in der Tat ein vorwiegend landwirtschaftlicher Staat. Der Ackerbau wird freilich immer noch primitiv betrieben, weshalb auch die Betriebsergebnisse viel zu wünschen übrig lassen, trotzdem der Boden sehr fruchtbar ist. Dank der Bemühungen[4]) der Regierung fängt man in der letzten Zeit an, landwirtschaftliche Maschinen einzuführen[5]). Die Modernisierung der bulgarischen Landwirtschaft wird allerdings

[1]) Kantschoff a. a. O. S. 280, 281 und 289.

[2]) Jahrbuch der demokratischen Partei, S. 282—287. Außerdem noch eingehender über die ganze Volkszählung, siehe: Résultats de recensements de la population dans la principauté de Bulgarie an 31. XII. 1900.

[3]) Eine gutgefaßte Behandlung dieser Frage findet sich bei T. G. Wlaikoff: „Bemerkungen ueber die Agrarfrage" (bulg.) Sofia 1906. S. 88 ff.

[4]) Siehe Handelsmuseum 1902, II. Semester, S. 377.

[5]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Dr. M. Ströll, Die Handelspolitik der Balkanstaaten Rumänien, Serbien und Bulgarien. S. 58. Auch in Schmollers Jahrbücher 1897, S. 64 u. 65.

ziemlich viel Schwierigkeiten zu überwinden haben; denn erstens ist der bulgarische Bauer viel zu konservativ und zweitens bietet die Parzellierung des Bodens ein großes Hindernis[1]). Große Landgüter, welche zur Anschaffung von Maschinen die nötigen Kapitalien zur Verfügung haben, und bei denen eigentlich die Anwendung derselben als rationell betrachtet werden kann, sind selten[2]). Fast jeder Bauer hat sein Stück Land, das er allein für sich bebaut und zwar in derselben Weise, wie es seine Vorfahren schon zu tun pflegten. Für Verbesserung des Betriebes will und kann er nicht sorgen, weil sie Kapitalien erfordert, und er außerdem den daraus entstehenden Nutzen stark bezweifelt. Indessen ist man immerhin ziemlich vorgeschritten. Bis jetzt hat die Landesregierung in dieser Beziehung eine starke Tätigkeit entfaltet, indem sie landwirtschaftliche Schulen errichtet und oft lanwirtschaftliche Maschinen[3]) kauft, die den Bauern teils geschenkt, teils zu niedrigsten Preisen verkauft werden. Dadurch hat der Ackerbau einen bedeutenden Aufschwung genommen.

Die fruchtbarsten Gegenden sind, wie wir es schon früher angedeutet haben, die Felder von Südbulgarien, zwischen Tatar Pasardschik und Jambol, und die der Donauebene zwischen Widin und Warna. Angebaut werden vor allem: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hirse und Mais. Während des Jahres 1898/99[4]) sind folgende Flächen bebaut worden (in Hektar):

[1]) Über die Grundbesitzverhältnisse findet man eine vortreffliche zusammengedrängte Fassung ebenda (Schmollers Jahrbücher 97) S. 53.

[2]) Vergl. „La Bulgarie contemporaine" S. 201. Auch im allgemeinen über „Ackerbau" S. 199—211 u. Thery a. a. O. S. 74—79.

[3]) Ilieff a. a. O. S. 112.

[4]) Für das Jahr 1903/04 gibt E. v. Halle a. a. O. S. 233 folgende Zahlen an in 1000 ha):

Getreide	2126
Oel- und Industriestoffpflanzen	17
Leguminösfrüchte	43
Futterpflanzen	453
Rosengärten	7
Obstbäume	7
Gemüse, Melonen u. s. w.	29
Zusammen:	2682
Brachland des letzten Jahres	569
Summe des Landes unter Kultur:	3251.

Getreidearten	1877615,82
Öl- und Industriepflanzen . . .	15891,39
Hülsenfrüchte	32931,79
Gemüse, Wasser- und Zuckermehl	31892,37
Futterpflanzen	440859,20
Wein	110942,87
Rosen	5094,35
Obstbäume	5163,21
im ganzen	2520401,00.

Die größten Flächen sind im Kreise Widin 40,41 % bebaut worden. Dann folgen: Tirnowo-Sejmen mit 38,62 %; Stara-Sagora mit 38,08 % und zuletzt kommen Kotel mit 4,31 % und Peschtera mit 2,63 %. Der Durchschnitt betrug 19,62 %[1]).

Es wird mit der Drei- und Zweifelderwirtschaft gearbeitet, und zwar ist erstere in Nordbulgarien und auf den Feldern von Mariza und Tundscha, letztere in den Tälern zwischen dem Balkan und dem Mittelgebirge und in dem übrigen Teile des Landes vorherrschend[2]). Der Boden wird nach drei Qualitäten eingeteilt, von denen man die erste jedesmal nach drei Jahren, die zweite nach zwei und die dritte nach jedem Jahre als Weideplatz brach liegen läßt. Früher war das Düngen des Bodens dem bulgarischen Bauer ganz unbekannt, jetzt aber, wo er den Nutzen der Düngung erkannt, hat, fängt er an, besonders mit Schaf-, Pferde- und Rinderdünger zu düngen.

Im allgemeinen ist der bulgarische Ackerbau in schnellem Fortschritt begriffen. Nicht nur Industrialisierung, sondern auch Ausbildung neuerer Branchen wird angestrebt Bienenzucht[3]), Kultur von Obstbäumen[4]), Gärtnerei[5]), Seidenzucht[6]), Anbau von Rosen, Reis, Baumwolle und anderen Kulturgewächsen[7]) sind für den

[1]) Les résultats des ensemencements et la récolte dans la principauté de Bulgarie pendant l'anné agricole 1898/99. Sofia 1900.

[2]) Auf Seite 101 seines Werkes „Deutschland u. Orient", II. Teil, teilt P. Dehn mit, daß in Bulgarien der Ackerbau nach einfacher Dreifelderwirtschaft betrieben wird, was wir als eine zu starke Verallgemeinerung ansehen müssen, denn die Zweifelderwirtschaft behauptet ihren Platz ziemlich stark. Andererseits behauptet Ilieff a. a. O. auf S. 74, 75, daß in Gebirgslandschaften steter Fruchtwechsel vorherrsche, was höchstens als ausnahmsweise vorgekommenes Beispiel anzusehen ist.

[3]) Ilieff a. a. O. S. 111 und 112.

[4]) Ebenda, S. 92 und 93 und Iireček, S. 182, 183.

[5]) Ebenda, S. 88—90.

[6]) Ebenda, S. 111.

[7]) Iireček a. a. O. S. 178—182.

bulgarischen Bauer wichtige Erwerbsquellen geworden. Mehr und mehr erzielt man dadurch eine Vervollkommnung des Ackerbaues.

Stark betrieben wird auch der Weinbau[1]), ja es kann dieser Zweig landwirtschaftlicher Tätigkeit sicher auf eine bessere Zukunft hoffen. Auf drei Gegenden konzentriet sich die Weinkultur hauptsächlich: 1. auf die Landschaft vom Tal des Timok in der Nähe von Widin durch das ganze Nordbulgarien bis nach Warna; 2. auf die Südabhänge des Mittelgebirges, von Wetren bis zur Messemwria und 3. auf die Nordabhänge der Rodope mit der wichtigsten Stadt Stanimaka. Am berühmtesten sind die Weine von Warna, Plewen und Stanimaka, sie sind von dunkelroter oder schwarzer Farbe, haben süßen Geschmack und sind feurig. Es werden auch viele weiße Weine angebaut, sie sind aber nicht sehr gesucht. Wegen der unvollkommenen Zubereitung können sich die Händler eines regen Absatzes nach dem Auslande noch nicht erfreuen. Hauptkonsument ist das Land selbst.

c) Industrie.

Schon im Mittelalter[2]) spricht man von einer bulgarischen Industrie. Aus den verschiedenen Bemerkungen der älteren Schriftsteller kann man den Schluß ziehen, daß sie bereits eine Blütezeit gehabt hat. Vollkommenheit hat sie wohl nie erreicht, aber immerhin dem Geschmack der Leute genügend entsprochen. Erst die Natur des Landes selbst, die Arbeitsamkeit des Volkes, und später der Umstand, daß das ganze türkische Reich eine Zolleinheit bildete, wurden die Hauptfaktoren, welche die Entwicklung der Industrie unterstützten.

Die Hauptgebiete der Industrie waren die Nord- und Südabhänge des Balkans. Man unterschied hauptsächlich drei Arten der Industrie: 1. Hausindustrie, mit welcher sich die Frauen meist in den Wintermonaten beschäftigten; 2. in den Städten von Meistern und Gehilfen betriebene Gewerbe und 3. das Wanderhandwerk[3]). Die wichtigsten Erzeugnisse dieser Industrie sind die Kleiderstoffe Aba und Schajek[4]), sowie das Erzeugnis der Posamentenfabrikation

[1]) Ilieff a. a. O. S. 93—95 und Iireček a. a. O. S. 183—185.

[2]) Siehe P. Dehn, „Deutschland und Orient", II. Teil. S. 109—110 und „La Bulgarie contemporaine" S. 233 ff.

[3]) Vergl. Iireček a. a. O. S. 201.

[4]) Aba und Schajek sind wollene Stoffe, die sich nur nach der Feinheit voneinander unterscheiden. Aba ist grober als Schajek und pflegt vorwiegend weiße Farbe zu haben.

Gajtan[1]) gewesen, meist in den Balkanstaaten, zwischen Sliwen und Samokow produziert[2]).

Die Befreiung Bulgariens bewirkte eine Umgestaltung dieser Verhältnisse. Das Land wurde kleiner, den bulgarischen Industriellen wurden enge Zollgrenzen auferlegt, die ein großes Hindernis für die weitere Entwicklung bildeten. Außerdem wurde durch die neuen Eisenbahnbauten, durch den auf der Donau und dem Schwarzen Meere sich reger entwickelnden Verkehr das Land dem Auslande erschlossen. Ferner sind die Erzeugnisse der fremdländischen modernen Industrien in das Land eingedrungen, was für die heimische, auf mittelalterlichen Grundsätzen noch beruhende Industrie ein jähes Ende bedeutete. So gingen die älteren Gewerbe schnell zugrunde[6]).

Damit aber begann eine neue Periode in der Entwicklung der Industrie des Landes. Zuerst wollten die regierenden Kreise die alten Gewerbe mit ihren Innungen[3]) wieder ins Leben rufen. Durch besondere Gesetze gedachten sie die Lage der Gewerbetreibenden aufbessern zu können. Bald aber erwiesen sich diese Maßnahmen als falsch. Alle diesbezüglichen Gesetze blieben nur auf dem Papier, weil sie gegen den natürlichen Gang der Dinge nichts auszurichten vermochten. Das einzige, was erreicht wurde, war die Vervollkommnung der verschiedenen Gewerbe; für die Herbeiführung einer zweiten Blütezeit aber hat sich dieses Vorgehen als unnütz erwiesen, was ganz natürlich ist, denn wenn es schon allgemein sehr stark angezweifelt wird, daß die Auferstehung des alten Zunftwesens, die Einführung des Befähigungsnachweises und dergleichen, dem Handwerk keine Hilfe bringen können, so gilt dies für bulgarische Verhältnisse in ganz besondetem Maße. Es ist eine verkehrte Auffassung von Ursache und Wirkung, wenn man behaupten will, daß die mittelalterliche Blüte des Gewerbebetriebes durch die Wiedereinführung des Zunftwesens wieder herbeigeführt werden kann. Wir meinen im Gegenteil, daß die Zünfte ein Produkt dieser Blüte und der damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse sind, woraus sich ergibt, daß es gänzlich verfehlt wäre, wenn man sie unseren gegenwärtigen Zuständen anpassen wollte, um damit die Lage des Ge-

[1]) Darüber bei v. Battenberg a. a. O. S. 67—70.

[4]) Gajtan werden die schwarzen Schnüre genannt, mit welchen die Bauernkleider geschmückt werden.

[5]) Ausführliches darüber im allg. bei Iwantschoff. „Primitive Formen des Gewerbebetriebes in Bulgarien“ Leipzig 1898.

[6]) Siehe Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 16, S. 56 (Ströll).

werbebetriebes zu bessern. In dieser Hinsicht können Erfolge unseres Erachtens nur erhofft werden, wenn man sucht, sich den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend zu betätigen. Das kann geschehen 1. „durch eine bessere Fürsorge für gewerbliche und kaufmännische Bildung, 2. durch Errichtung und Förderung von Genossenschaften und 3. durch Errichtung von Zentralstellen für Gewerbe nach Provinzen oder Ländern“ [1]). Die Entwicklung Bulgariens, wie die fast aller in der Entwicklung begriffenen Länder, führt zu dessen Industrialisierung. Und wenn Bulgarien auch nie ein ausschließlich industrietreibendes Land wird, so ist doch Aussicht auf bedeutende Fortschritte der Industrie vorhanden; Bulgarien besitzt alle Voraussetzungen für eine hochentwickelte Großindustrie. Wie sehr auch die Regierung hiervon überzeugt ist, beweist ein Gesetz [2]), das ausschließlich zum Zwecke der Unterstützung der heimischen Großindustrie erlassen wurde. Aber nur die Industrieunternehmungen, die wenigstens 25000 Frs. Kapitel haben, oder mindestens 20 Arbeiter beschäftigen, genießen den Schutz dieses Gesetzes. Die guten Wirkungen desselben haben sich auch bald bemerkbar gemacht; jedes Jahr entstehen neue Unternehmungen. Es gab bis zum Jahre 1900 im ganzen 338 industrielle Unternehmungen mit einem Grundkapital von 25,6 Mill. Frs., wovon 19,6 Mill. Frs. bulgarisches und 6 Mill. Frs. ausländisches Geld war. Das Umlaufskapital stellte sich auf 202 Mill. Frs. Beschäftigt wurden 5186 Arbeiter männlichen und 2253 weiblichen Geschlechts [1]). Die Großindustrie, die durch die Gesetze unterstützt wird, besteht aus folgenden Unternehmungen: 7 Lederfabriken; 26 Schajak- und Tuchfabriken; 9 Spiritusbrennereien; 16 Brauereien; 5 Seifenfabriken; 9 Fabriken für keramische Waren; 4 Eisenwarenfabriken; 1 Patronenfabrik; 4 Möbel- und Tischlerwarenfabriken; 2 Teppichfabriken; 1 Zigarettenpapierfabrik; 1 Seidenfabrik; 1 Baumwollengarnfabrik; 1 Strumpf- und Wollhemdenfabrik; 2 Färbereien für Stoffe; 6 Fabriken für geistige Getränke; 1 Kartonfabrik; 1 Zuckerfabrik; 1 Zündhölzchenfabrik; 1 chemische Fabrik; 1 Wollkämmerei; 2 Marmorfabriken: und 1 Fabrik für Holzmaterialien — im ganzen also 103 Fabriken mit einem Grundkapital von 19813000 Frs.; es waren beschäftigt 2961

---

[1]) Prof. Dr. Wilh. Stieda, „Die Lebensfähigkeit des deutschen Handwerks“. Leipzig, S. 26.

[2]) Vergl. Thery a. a. O. S. 71 u. 72.

[3]) Die oben angegebenen Ziffern sind aus der Zeitschrift der ökonomischen Gesellschaft, Jahrgang V B. 4 u. 5 entnommen.

männliche und 1755 weibliche Arbeiter. Heutzutage aber (bis 1904) hat Bulgarien 165 Fabriken, welche die Begünstigung des Industriegesetzes genießen — in 4 Jahren also ein Zuwach von 62 Unternehmungen[1]). — Das ist eine prozentuelle Zunahme, die bei gleichem Verlaufe in wenigen Jahren das Land stark zu industrialisieren verspricht.

d) Mineralienreichtum[2]).

Von besonderer Wichtigkeit verspricht die Montanindustrie zu werden. Schon in römischer Zeit ist der Bergbau[3]) betrieben worden, wie einige Funde in den Umgebungen von Trin, Burgas, Wratza und anderer Städte beweisen. In der türkischen Zeit hat die Ausbeutung der Mineralschätze des Bodens sehr nachgelassen, nur die Eisenwäschereien von Samokow konnten noch gedeihen, aber auch sie sind seit der Befreiung infolge der starken Konkurrenz zugrunde gegangen. Das junge Fürstentum sorgte auch für den Bergbau. Anfänglich waren die diesbezüglichen Arbeiten der Regierung zwar wenig erfolgreich, weil sie zu wenig System verrieten, aber schon 1891 wurde das erste für den Bergbau segensreiche Bergwerksgesetz erlassen. Diesem Gesetz zufolge ist bis jetzt ungefähr 900mal die Erlaubnis zum Suchen von Mineralquellen gegeben worden[4]). Es hat sich bis jetzt herausgestellt, daß das Land reich an Erzen und Metallen ist, vor allem an Galenit, Markasit, Chalkopirit, Ocker, Manganit, Limonit, Psilomelan, Gips, Pyrit, Steinkohlen, Bornit, Malachit, Magnetit, Lignit, Eisen, Hämatit, Marmor, Graphit, Kaolin, reinem Ton, Quarz, Kupfer u. a. m.[5]). Viele Konzessionen zur Ausbeutung dieser Schätze sind bisher erteilt worden, so z. B. 15 für Steinkohlen, 4 für Kupfer, 2 für Manganerze, 2 für Blei und Zinn u. s. w.[6]).

Aber nur ein kleiner Teil dieser Konzessionen wird bis jetzt ausgenützt, weil es an Kapitalien und bequemen Kommunikationsmitteln fehlt. Das wichtigste Bergwerk ist das von Pernik, das seit 1891 betrieben wird und dem Staate gehört. Im Jahre 1893, wo es

---

[1]) Näheres darüber bei Ssakarof a. a. O. 352—63 (Tabellen). Vgl. auch „Recencement des industrie encouragées par l'état" (31. VII. 1904) Sofia 1906.

[2]) Vergl. darüber „La Bulgarie contemporaine", S. 212 ff.

[3]) Siehe darüber Iireček a. a O. S. 215—218.

[4]) Jahrbuch der demokratischen Partei, S. 314.

[5]) Siehe darüber: v. Battenberg a. a. O. S. 82—86 und Thery a. a. O. S. 72—73.

[6]) Jahrbuch der demokratischen Partei, S. 315.

zuerst mit der Eisenbahn verbunden wurde, hatte es eine Ausfuhr von 28 337 Tonnen, und im Jahre 1902 schon eine solche von 123 252 Tonnen[1]). Die Steinkohlen werden in 3 Qualitäten gefördert, die man zu 12,9 und 3 Frs. pro Tonne verkauft. Vorläufig ist Pernik das einzige Bergwerk, das die heimische Industrie unterstützt, und so lange die anderen Steinkohlenflötze nicht rationell abgebaut werden, wird es auch das einzige Bergwerk bleiben, welches eine wichtige Rolle in dieser Beziehung spielen wird. Da nun die Ansicht durchgedrungen ist, daß die Entwicklung des Bergwerkswesens ein unbedingtes Erfordernis für die Entwicklung der bulgarischen Industrie bedeutet, so bemüht man sich jetzt eifrig um die Erschließung anderer Bergwerke. Das Land besitzt großen Mineralienreichtum[2]) und die Entwicklung des Bergwerkswesens wird bei gutem Willen sicher erzielt — ein Beweis mehr dafür, daß die heimische Industrie einer größeren Zukunft entgegensieht.

c) Handel.

Aus den oben angegebenen Zahlen für die Verteilung der verschiedenen Berufsarten ersieht man, daß der Handel an dritter Stelle steht. Im Mittelalter noch hat der bulgarische Handel eine hervorragende Bedeutung gehabt, was zum größten Teil der geographischen Lage des Landes zu verdanken war. Die wichtigsten Handelswege des Ostens und Westens, teilweise auch die des Nordostens und Südostens hatten ihren Knotenpunkt auf bulgarischem Gebiet. Es würde uns aber zu weit führen, wenn wir darauf eingehen wollten. An dieser Stelle werden wir nur die Entwicklung des Handels nach der Befreiung des Landes kurz betrachten[3]).

Der bulgarische Handel ist hauptsächlich von zwei Mächten beeinflußt worden: von Österreich-Ungarn durch die Donau, seit 1834 schiffbar, und andererseits von England, durch das Schwarze Meer. Laut § 8 des Berliner Vertrags sind auch die alten türkischen Handelsverträge für Bulgarien in Kraft geblieben[4]). Keinerlei Änderungen konnte es vornehmen, ohne die Erlaubnis der Pforte

---

[1]) Ebenda, S. 316.

[2]) Vergl P. Dehn, „Deutschland und Orient", II. Teil, S. 115.

[3]) Über die Entwicklungsperioden und die Intensivität des alten bulgarischen Handels näheres bei Iireček a. a. O. S. 219, 220.

[4]) Siehe P. Dehn, „Deutschland und Orient", II. Teil, S. 116 und „Deutschland und die Orientbahnen", S. 21 u. 22. Auch Ströll in Schmollers Jahrbücher 1897, S. 81—83.

eingeholt zu haben. Danach war der Zoll für die Einfuhr 8% ad valorem und für die Ausfuhr 1%, auf dem Grund der Gleichberechtigung aller Länder. Transitgüter galten als zollfrei[1]). Mit der Zeit genügten diese Bestimmungsvorrechte nicht den Forderungen der neuen Zeit. Darum sah sich Bulgarien genötigt, zur Weiterentwicklung seines Handels in engere Handelsbeziehungen mit anderen Ländern zu treten. Seit 1890 hat es Handelsverträge mit England, Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, der Schweiz und anderen Ländern geschlossen[2]). Zuerst nur Handelskonventionen, sind sie mit der Zeit in feste Handelsverträge umgewandelt worden und für die Ausgestaltung des Handels bedeutsam geworden. Auch die Art des Handels hat sich in kurzer Zeit umgestaltet. Zuerst war der Handel vorwiegend auf die Jahrmärkte konzentriert, aber mit der Entwicklung der anderen Lebensverhältnisse, mit dem Ausbau der verschiedenen Eisenbahnen und überhaupt mit der Verbesserung der Kommunikationen im allgemeinen, büßten sie an Bedeutung ein. Genau so wie alle anderen Einrichtungen, welche auf mittelalterlichem Grunde beruhen, sind auch die Jahrmärkte durch die fortschreitende Entwicklung allmählich beseitigt worden. Dort, wo früher tausende von Leuten zusammenkamen, und wo ein Umsatz von oft über 1 Mill. Frs. erzielt wurde, merkt man jetzt keine Spur des früheren Verkehrs mehr[3]). Dieser Verfall der Jahrmärkte hat indes auf den Handel selber keinen Einfluß ausüben können. Im Gegenteil hat sich dieser fortdauernd entwickelt. Nur seine Form[4]) gestaltet sich anders, indem die alte primitive Weise des Umtausches, durch die moderne Technik des Verkehrs ersetzt wird. Mit der Steigerung der Volksbedürfnisse, mit der fortschreitenden Sicherheit des Privateigentums, die den Bulgaren früher fehlte, schreitet der Handel besonders seit der Vereinigung rasch fort. Der Exporthandel[5]) wird zum größten Teil von Ausländern, Vertretern der verschiedenen fremdländischen

[1]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 16, Seite 54.

[2]) Ebenda, S. 55 und Iireček a. a. O. S. 221.

[3]) Im allgemeinen näheres darüber bei K. Damianoff, „Der Hausierhandel und das Marktwesen in Bulgarien". Leipzig 1898.

[4]) Das Wesen des bulg. Handels finden wir am besten bei Iireček a. a. O. S. 220 charakterisiert: „Welche Wandlungen der bulg. Staat auch durchmachen möge, stets wird er bei seiner geograph. Lage das Berührungsfeld des durch die Donau und die Eisenbahn vermittelten, n.-europ. Handels, und des zu See die pontischen und ägäischen Küste erreichenden Importes bleiben."

[5]) Über Art u. Stand des Handels siehe v. Battenberg a. a. O. S. 89 ff.

Exporthäuser, betrieben, der Importhandel dagegen liegt meist in den Händen von Bulgaren. Am Kleinhandel beteiligen sich auch sehr viele Juden[1]).

Um an der Hand der statistischen Zahlen das Bild zu vervollkommnen, wenden wir uns zu den offiziellen Angaben. Die Handelsbilanz für die letzten 11 Jahre zeigt folgende Zahlen[2]).

Außenhandel[3]).

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Differenz	Zusammen
1894	89229193	72850675	—26378518	172079868
1895	69020295	77685546	+ 8665251	146705841
1896	76530278	108739977	+32209699	185270255
1897	83994236	59790511	—24203725	143784747
1898	72730250	66537007	— 6193243	139267257
1899	60178079	53467099	— 6710980	113646178
1900	46342100	53982629	+ 7640529	100324729
1901	70044073	82769859	+12725686	152813832
1902	71246492	103784530	+32438038	174931022
1903	81802581	108073639	+26271058	189876220
1904	129689577	157618914	+27929337	287308491

Aus dieser Zahlenreihe ergibt sich, daß Ausfuhr und Einfuhr sich in Sprüngen bewegen. Eine bedeutende Höhe der Ausfuhr zeigt sich im Jahre 1896, danach sinkt sie aber allmählich herunter bis zu einem Minimum von 53,4 Mill. Frs. im Jahre 1899. Dann stieg sie bergan, bis zum Jahre 1904, in welchem die Höhe von 157618914 Mill. Frs. erreicht wird, — überhaupt die höchste Zahl, die die Ausfuhr bis jetzt aufweisen kann. In diesen 11 Jahren ist die Bilanz für Bulgarien 7mal günstig und 4mal ungünstig gewesen.

Die Einfuhr schwankt ungefähr in derselben Weise; sie ist von der Ausfuhr abhängig — wenn diese steigt, hat jene dieselbe Tendenz und umgekehrt. Diese Unbeständigkeit der bulgarischen Handelsbilanz kann nur mit dem Umstand erklärt werden, daß

[1]) Auf Grund zahlenmäßiger Nachweise hat man die Erscheinung beobachten können, daß dort, wo der Handel in den Händen von Juden liegt, am meisten Bankerotte vorkommen.

[2]) Um nicht zu weitläufig zu werden, beschränken wir uns nur auf die letzten 11 Jahre — unserem Zweck ist das vollständig entsprechend. — Die Angaben von 1879 an finden sich in „La Bulgarie contemporaine" S. 225.

[3]) Vergl. darüber La Bulgarie contemporaine S. 280—334. Auch Thery a. a. O. S. 46—57.

Bulgarien ein ackerbautreibendes Land ist. Wenn die Ernte gut ausgefallen ist, hat Bulgarien eine große Ausfuhr; und umgekehrt. Im Jahre 1895 war die Ernte ausgezeichnet, daher auch die in dieser Zeit außerordentlich hohe Ausfuhr im Werte von 108 739 977 Frs. Nun haben aber in den nachfolgenden Jahren Mißernten stattgefunden, was eine allgemeine Stockung im wirtschaftlichen Leben des ganzen Landes herbeigeführt hat — eine allgemeine Krisis mit dauernden Nachwirkungen hat das Land durchmachen müssen. Seit 1901 bessern sich die Verhältnisse, weshalb der Handel weiter vorwärts schreitet. Im Jahre 1902 beläuft sich der allgemeine Außenhandel auf 174,9 Mill. Frs.; in 1903 auf 189,8 Mill. Frs. und in 1904 auf 287,3 Mill. Frs. Das ist eine außerordentlich rasche Steigung und immer zugunsten der Ausfuhr.

Was die Ausfuhrwege anlangt, verteilt sich der Handel folgendermaßen:

Es entfällt in %:	1900	1901	1902	1903
Auf die Donau	20,65	25,99	29,01	27,16
Auf das schwarze Meer	34,28	39,18	41,10	44,21
Auf die Ausfuhrwege zu Land	37,07	34,83	29,89	28,63.

Das erste, was uns hier auffällt, ist, daß während auf dem Schwarzen Meere eine beständige Steigerung der Ausfuhr erscheint, die anderen Wege einen Rückgang aufzuweisen haben — eine Tatsache die mit der Eisenbahnpolitik des Landes im Zusammenhang steht.

Die Waren, welche ausgeführt werden, teilt man in 27 Hauptkategorien, welche ihrerseits in 700 Unterabteilungen zerfallen. An erster Stelle stehen die verschiedenen Getreidearten und deren Erzeugnisse. Im Jahre 1894 wurde Getreide im Werte von 55,87 Mill. Frs. ausgeführt, im Jahre 1896 stieg die Getreideausfuhr auf 94,09 Mill. Frs., worauf sie 1900 bis auf 27,13 Mill. Frs. sank. Danach stieg sie wieder stark und erreichte im Jahre 1904 die Höhe von 122,20 Mill. Frs. An zweiter Stelle ist die Ausfuhr von Groß- und Kleinvieh und Viehprodukte zu nennen. Sie betrug 1894 2,79 Mill. Frs. und stieg beständig, bis sie im Jahre 1904 die Höhe von 12,34 Mill. Frs. erreichte. Die Ausfuhr an verschiedenen Gemüse- und Fruchtarten zeigt auch eine beständige Steigerung. Parfümerien sind im Jahre 1894 für nur 0,40 Mill. Frs. ausgeführt worden, im Jahre 1903 aber für 3,76 Mill. Frs. Die Ausfuhr von Leder und Ledererzeugnissen beziffert sich 1894 auf 1,64 Mill. Frs.; 1900 auf 3,72 Mill. Frs.; 1903 auf 3,37 Mill. Frs. und

1904 auf 3,34 Mill. Frs. Ebenso bemerkt man ein fortwährendes Steigen in der Ausfuhr von Textilwaren. Davon wurden 1894 für 3,39 Mill. Frs. und im Jahre 1904 für 6,30 Mill. Frs. ausgeführt. Unbeteiligt an der Ausfuhr waren: Chemische Erzeugnisse, Spezereien und medizinische Artikel, Kautschuk, Guttapercha und deren Verarbeitungen; Bijouterie- und Galanteriewaren.

Eingeführt wurden hauptsächlich Textilwaren und zwar im Jahre 1894 für 30,34 Mill. Frs. und im Jahre 1904 für 44,30 Mill. Frs. Dann folgen Kolonialwaren, von denen 1894 für 10,42 Mill. Frs. und 1904 für 7,38 Mill. Fr. eingeführt wurden. Bemerkenswert ist der Rückgang der Einfuhr von Spirituosen. Im Jahre 1894 sind solche für 5,79 Mill. Frs. eingeführt worden; dagegen im Jahre 1904 nur für 0,33 Mill. Frs. Andere wichtige Einfuhrartikel sind: Verschiedene Metalle und deren Verarbeitungen; Ledererzeugnisse und in der letzten Zeit verschiedene Maschinen, Instrumente und Apparate. Im Jahre 1903 sind solche nur für 4,79 Mill. Frs. eingeführt worden und im Jahre 1904 schon für 12,11 Mill. Frs. Aus diesen, in großen Zügen gemachten Angaben ersieht man, daß, während das Land meist landwirtschaftliche Produkte ausführt, hauptsächlich solche Artikel eingeführt werden, die für die heimische, in der Entwicklung begriffene Industrie nötig sind.

Nach Ländern verteilt sich die Ausfuhr Bulgariens folgendermaßen: Die größten Werte empfing Belgien. 1894 betrug die Ausfuhr dahin nur 3,25 Mill. Frs., 1903 aber 25,95 Mill. Frs. und 1904 war sie schon auf 52,98 Mill. Frs. gestiegen. An zweiter Stelle ist die Türkei zu nennen, wohin 1894 für 26,80 Mill., 1903 für 23,16 Mill. und 1904 für 25,64 Mill. Frs. bulgarische Waren ausgeführt wurden. Die Ausfuhr nach England, die an dritter Stelle zu nennen ist, betrug 1894 12,30, 1903 20,18 und 1904 24,72 Mill. Frs. Nach Österreich-Ungarn betrug die Ausfuhr 1894 2,88, 1903 9,70, 1904 14,08 Mill. Frs.; nach Deutschland 1894 11,95 und 1904 12,21 Mill. Frs.; nach Frankreich 1894 8,72 und 1904 7,80 Mill. Frs. Auch die Ausfuhr nach den folgenden Ländern hat eine ständige Steigerung gezeigt: Rumänien 1894 0,75, 1904 1,75 Mill. Frs.; Serbien 1894 0,13, 1904 1,74 Mill. Frs. und Italien 1894 0,55, 1904 4,75 Mill. Frs.

Von den Einfuhrländern steht an erster Stelle Österreich-Ungarn, das 1894 Waren für 35,11 Mill. Frs., 1903 für 22,83 und 1904 für 38,16 Mill. Frs. eingeführt hat. Dann folgen: Deutschland, führte ein 1894 für 12,10; 1903 für 10,92 und 1904 für 19,97

Mill. Frs.; England für 1894 20,17, 1903 14,84 und 1904 18,84 Mill. Frs.; Türkei für 1894 12,79, 1903 12,32 und 1904 17,02 Mill. Frs.; Frankreich für 1894 3,74, 1903 3,37 und 1904 10,69 Mill. Frs.; Italien für 1894 2,69, 1903 6,15 und 1904 8,31 Mill. Frs.; Rußland für 1894 4,95, 1903 3,90 und 1904 6,07 Mill. Frs.; Rumänien für 1894 2,83, 1903 2,18 und 1904 3,71 Mill. Frs.; Belgien für 1894 1,71, 1903 2,10 und 1904 2,49 Mill. Frs. und Serbien für 1894 1,20, 1903 0,73 und 1904 1,10 Mill. Frs.[1]).

[1]) Die oben angegebenen Zahlen sind den folgenden statistischen Ausgaben entnommen: Mouvement, commercial de la Bulgarie avec les pays ettrangers pendant l'année 1903. Sofia 1904 und Mouvement commercial de la Bulgarie avec les pays etrangers pendant la quatrième trimestre de 1904, Sofia 1905.

II. Abschnitt.

Die orientalischen Bahnen.

Ein charakteristisches Beispiel für die Unzweckmäßigkeit des Privateisenbahnwesens liefert die Geschichte der orientalischen Bahnen. Die bei diesen sich abspielenden Vorgänge sind so eigenartig, daß sie die Abneigung gegen das System des Privateisenbahnwesens nur erhöhen können. Bevor wir aber auf sie eingehen, müssen einige allgemeine Bemerkungen über die Zustände im türkischen Reiche vorausgeschickt werden.

Ihrer Entwicklung nach stellte und stellt auch jetzt noch die Türkei ein Land dar, das eher in die Zeit der mittelalterlichen Lebensverhältnisse gehört, als in das vorgeschrittene Zeitalter des Verkehrs. Nicht mit Unrecht bezeichnet man sie als ein nur halbkultiviertes Land, das sich von den alten Verhältnissen nicht loslösen will und kann und neben den hochentwickelten Staaten des Westens ungestört in der gleichen Weise weiter fortzubestehen geneigt ist. Es würde uns zu weit führen, wenn wir ausführlich eingehen wollten auf die jetzt herrschenden Verhältnisse und auf die Entwicklung in den letzten Jahren, wenn überhaupt von einer solchen die Rede sein kann. Jeder, der nicht in engeren Beziehungen mit diesem, in ganz Europa einzigartigen Lande gestanden hat, wird sich schwerlich die Verhältnisse, die dort herrschen, vorstellen können[1]). Die Ordnung besteht in der Regellosigkeit und die Staatsorganisation — im Fehlen irgend eines Systems, das von dem Willen jedes einzelnen Menschen, dem etwas Kraft zur Verfügung steht, nicht abhängig ist. Die Begriffe: Gesetz, Recht und Gewissen sind in dem Wortschatz der türkischen Staatsmänner[2]) nicht

[1]) Hierüber verweisen wir auf Kanitz a. a. O. Bd. III, S. 363—367.

[2]) „. . . . was ihm nur durch eine großartige Bestechung von türkischen Würdenträgern möglich war, welche in jedem anderen Staate der Erde wegen solchen betrügerischen Handels vor das Gericht gestellt worden wären“ aus P. Dehn, „Deutschland und die Orientbahnen“, S. 17.

vorhanden; und wenn auch einmal edle und würdige Charaktere auftauchen, so bewirkt doch die verdorbene Umgebung, in deren Mitte sie sich zu betätigen haben, ihre frühzeitige Vernichtung. Nur die brutale Gewalt ist es, die das Land regiert, weshalb es auch möglich ist, daß ein Verbrecher, dem es geglückt ist, eine höhere Stellung zu erreichen, das Schicksal des Landes nach seinem persönlichen Willen lenken kann — er braucht keine Gesetzgebung zu berücksichtigen.

Daraus entstehen die beständige Korruption und Unordnung, bei deren Vorhandensein Fortschritte natürlich undenkbar sind. Förderung der wirtschaftlichen Entwickluug, Abschaffung oder wenigstens Milderung gewisser Mißstände, sind Fragen, um die niemand Sorge trägt. Selbst Personen, die sich der Korruption fernhalten, sind zufrieden mit dem, was sie von den Vätern und Großvätern ererbt haben, und durch diesen konservativen Sinn wird die Entwicklung des ökonomisch-politischen Lebens der Türkei noch mehr aufgehalten.

Und nun wenden wir uns dem eigentlichen Thema zu.

Unter den „orientalischen Bahnen" verstehen wir die Eisenbahnen des türkischen Reiches, die durch den Baron Hirsch gebaut worden sind[1]). Es ist unmöglich, ihre Geschichte gänzlich zu enthüllen, da über vieles noch heute Dunkel herrscht, das wohl nie ganz gelichtet werden wird.

Die Existenz der Bahnen beruht hauptsächlich auf den drei Konventionen vom 17. September 1869, 18. Mai 1872 und 22. Dezember 1885[2]). Infolge des Einflusses der europäischen Mächte, insbesondere Englands, fing man in der Türkei im Jahre 1865 an, sich mit der Verbesserung der Landeskommunikationen und speziell mit der Eisenbahnfrage zu beschäftigen. Zunächst war es freilich schwer, den türkischen Fanatismus zu überwinden, durch die vielen schlimmen Erfahrungen aber, die die Türkei in den letzten Kriegen gemacht hatte, entschloß sich die türkische Regierung endlich, ihre Zustimmung zum Bau von Eisenbahnen zu geben. Man ließ ausländische Ingenieure kommen und diese stellten auf Grund ihrer Untersuchungen zwei Projekte auf. Die Regierung bewilligte das erste, wonach die Hauptlinie in der Richtung Kon-

[1]) Siehe Dr. R. M. Dimtschoff, Das Eisenbahnwesen auf der Balkanhalbinsel. Bamberg 1894, S. 16.

[2]) Bei der Darstellung dieser Bahnen halten wir uns hauptsächlich an Dimtschoff a. a. O. S. 15—56, und den Artikel in „Eisenbahnsammlung" (bulg.) Bd. VII, Buch I, S. 56 ff.

stantinopel-Adrianopel-Nisch-Mitrowiza-Sarajewo-Banja-Luka-Nowi gebaut werden mußte. Bei Nowi sollte die Orientbahn sich mit der österreichischen Südbahn verbinden und in Adrianopel zwei Abzweigungen haben: die eine nach Enos und die andere nordwärts nach Jambol, Burgas und der Bahn Rustschuk-Warna. In dieses Projekt war auch die Linie Mitrowiza-Skopie-Saloniki einbegriffen. Alle diese Eisenbahnen stellten eine Gesamtlänge von 2500 km dar[1]).

Soweit es sich nur um Projekte handelte, ging alles gut von statten; als es aber an die Ausführung ging, begegnete man sofort mannigfachen Schwierigkeiten. Die Türkei selbst hatte nicht die nötigen Geldmittel und mußte sich an eine ausländische Gesellschaft wenden. Verschiedene Verhandlungen wurden geführt und man übertrug zum Schluß durch den Firman vom 2. April 1868 den Bau aller Eisenbahnen der französisch-belgischen Gesellschaft Van der Elst, die ihren Sitz in Brüssel hatte. Die Regierung verpflichtete sich eine 7 %ige Garantie auf das zum Bau verwandte Kapital zu gewähren; dagegen durfte die Gesellschaft keine Aktien ausgeben, ehe sie nicht 400 km Eisenbahnlinien gebaut hatte. Nun stand aber diese Gesellschaft in enger Beziehung mit bedeutenden Wiener Spekulanten, die auf die österreichische Regierung großen Einfluß ausübten. Dieser Umstand war der Grund dafür, daß im September 1868 zum offiziellen Konzessionär der türkischen Eisenbahnen der Wiener Bankier Landgrand-Dumonceau ernannt wurde. Das Glück blieb ihm aber nicht hold, denn nachdem er 6 km gebaut hatte, wurde er wegen Mangels an Kapital bankerott. Damit fand der erste Versuch zum Eisenbahnbau in der Türkei sein Ende[2]).

Darauf mußte die Türkei andere Unternehmer suchen und schickte deshalb ihren Minister der öffentlichen Arbeiten nach Wien, Brüssel und Paris. Baron Hirsch, in Paris, erklärte sich bereit, die mißglückte Unternehmung fortzusetzen. Mit dem Betrieb der in Frage stehenden Bahnen wollte er sich aber nicht befassen, und es wurde deshalb auf seinen Vorschlag hin die ganze Unternehmung in eine Bau- und Betriebsgesellschaft geteilt. Danach hatte die am 17. April 1869 geschlossene Konvention 2 Teile: Bauvertrag — zwischen der türkischen Regierung und Baron Hirsch; und Betriebsvertrag — zwischen dem letzteren und der öster-

[1]) Vergl. Dimtschoff a. a. O. S. 21.

[2]) Paul Dehn, „Deutschland und Orient" I. Teil S. 42 und Eisenbahnsammlung a. a. O. S. 57.

reichischen Südbahngesellschaft, die den Betrieb der zu bauenden Bahnen übernehmen wollte.

Nach dem ersten Teile dieser Konvention — die erste, die eine wirkliche Bedeutung für das Eisenbahnwesen der Türkei hatte — waren folgende Bahnen zu bauen: 1. die Hauptbahn Konstantinopel - Adrianopel - Philippopel - Sofia - Nisch - Prischtina - Sarajewo - österreichische Grenze, wo die Verbindung mit den Bahnen der Südbahngesellschaft zu erzielen war; und 2. die Zweigbahnen a) Adrianopel-Dedeagatsch, b) Philippopel-Burgas und c) Prischtina-Saloniki. Es ist ungefähr das Projekt der türkischen Regierung vom Jahre 1865. Die Regierung garantierte dem Unternehmer eine jährliche Rente von 14000 Frs. pro Kilometer; und die Betriebsgesellschaft verpflichtete sich, ihm eine solche von 8000 Frs. pro Kilometer zu bezahlen, und zwar während der ganzen Dauer der Konzession (99 Jahre). Auf diese Weise erhielt der Bauunternehmer eine jährliche Rente von 22000 Frs. pro Kilometer sichergestellt. Außerdem war noch bestimmt, daß, wenn die Baukosten die Summe von 250000 Frs. pro Kilometer übersteigen würden, $^2/_3$ davon die türkische Regierung zu tragen habe, und diese war wiederum verpflichtet, der Baugesellschaft das nötige Terrain gegen ein Entgeld von 10000 Frs. pro Kilometer zu verschaffen[1]).

Nach dem zweiten Teil dieser Konvention übernahm die Südbahngesellschaft den Betrieb dieser Bahnen auf die Zeit von 99 Jahren, wogegen sie der Baugesellschaft eine jährliche Pachtsumme von 8000 Frs. pro Kilometer zu zahlen hatte. Der Bruttoertrag, mit dem die Betriebskosten gedeckt werden sollten, war auf 22000 Frs. pro Jahr und Kilometer veranschlagt. Diese Summe verteilte sich folgendermaßen: 8000 Frs. Pacht und 3000 Frs. Zinsen auf das Kapital zur Anschaffung des rollenden Materials, dem Baron Hirsch zahlbar, da er sich verpflichtet hatte dieses zu beschaffen; 11000 Frs. blieben der Gesellschaft als Betriebsunkosten. Wenn aber die Bruttoeinnahmen während der ersten drei Betriebsjahre nicht die Summe von 22000 Frs. erreichten, hatte die türkische Regierung das Defizit bis auf 8000 Frs. pro Kilometer zu tragen[2]).

Das sind die wichtigsten Bestimmungen dieser Konzession, die wohl nicht mit Unrecht als eine recht eigentümliche bezeichnet werden kann — denn während Baron Hirsch eine jährliche Rente

[1]) Vergl. Dimtschoff a. a. O. S. 24 und Eisenbahnsammlung a. a. O. S. 57.
[2]) Ebenda S. 26 und Eisenbahnsammlung a. a. O. S. 58.

von 22000 Fr. pro Kilometer bekam, hatte die türkische Regierung eine Garantie von 14000 Frs. pro Jahr und Kilometer zu übernehmen, und, was noch auffallender ist, die Südbahngesellschaft mußte, ohne irgendwie sichergestellt zu sein, auf Bruttoeinnahmen von 22000 Frs. pro Jahr und Kilometer hoffen, wenn sie mit einigem Erfolg die gesamten Bahnen betreiben wollte. Unerklärlich bleibt es nur, wie die Gesellschaft überhaupt auf ein derartiges Projekt eingehen konnte, da nach den Schätzungen ihrer Kommission die Bruttoeinnahmen im günstigsten Fall nur 17400 Fr. pro Jahr und Kilometer sein konnten. Es ist klar, daß die Südbahngesellschaft von einer solchen Konvention nur Verluste zu erwarten hatte. Deshalb beschloß die Gesellschaft auch, nachdem der Verwaltungsrat derselben die Undurchführbarkeit der Konvention erkannt hatte, nicht darauf einzugehen. Die Spekulationspläne Baron Hirschs erlitten also frühzeitig einen Mißerfolg und es blieb ihm allein überlassen, die ganze Unternehmung weiter zu führen.

Mit Hilfe einiger Finanzleute gründete Baron Hirsch eine neue Gesellschaft unter dem Namen „Compagnie générale de l'éxploitation des chemins de fer de la Turquie" mit einem Grundkapital von 50 Mill. Frs. Diese neue Gesellschaft, deren Vertretung auch Baron Hirsch übernahm, trat an die Stelle der Südbahngesellschaft unter der Bedingung, daß ihr die Türkei für eine bestimmte Anzahl von Jahren die Summe von 8000 Frs. pro km., die der Baugesellschaft zu zahlen waren — also de facto an Baron Hirsch — garantierten. Wie es kam, daß die türkische Regierung auf diese neue Bedingung einging, läßt sich nur vermuten, da derartige Vereinbarungen fast immer der Kritik der Öffentlichkeit entzogen zu werden pflegen. Es ist aber Tatsache, daß die Türkei einen Garantiefonds von 13 Mill. Frs. in einer Pariser Bank deponierte[1]).

In Paris und Konstantinopel nahm man am 15. März 1870 die erste öffentliche Zeichnung auf 750000[2]) Obligationen vor[3]). Die Ergebnisse waren glänzend — denn der Ertrag der Emmission bezifferte sich auf 254 Mill. Fr., die in verschiedenen europäischen Banken deponiert wurden. In Anbetracht dieser Resultate gab

[1]) Dimtschoff a. a. O. S. 30 und Dehn, „Deutschland und Orient I. Teil S. 43.

[2]) Die Zahl der auszugebenden Obligationen war auf 1980000 bestimmt.

[3]) Um größeres Interesse hierfür zu erwecken, verbreitete man in der erstgenannten Stadt absichtlich das Gerücht, daß der Sultan selbst Obligationen für 25000, dessen Harem für 12000 und die Sultanin-Mutter für 10000 Pf. St. gekauft hätten.

sich Westeuropa, vorwiegend Österreich-Ungarn, der Hoffnung hin, daß die lang erwünschte Verbindung mit Konstantinopel spätestens bis zum Jahre 1875 fertiggestellt sein würde. Diese Wünsche wurden aber nicht so schnell erfüllt. Der unermüdliche Geschäftsmann Baron Hirsch, dessen höchstes Ziel es war, die Arbeiten ohne irgendwelche Kontrolle ausführen zu können, suchte sich von dem § 1 der Konvention des Jahres 1869 zu befreien, wonach die Baugesellschaft türkisch war, d. h. sich den Landesgesetzen zu unterwerfen hatte. Durch allerhand Intriegen und viele Trinkgelder gelang ihm dies. Am 16. Mai 1872 wurde eine neue, ebenfalls zweiteilige Konvention unterzeichnet, die sich zusammensetzte aus einem Vertrag zwischen der „Société Imperial“ (die Baugesellschaft) und der Türkei; und einem zweiten zwischen der Türkei und der „Compagnie générale“ (die Betriebsgesellschaft). Diese zweite Gesellschaft wurde, allerdings nur formell, durch den Engländer Ralph Earl vertreten[1]).

Der neuen Konvention zufolge sollte das ganze Bahnnetz eine Länge von nur 1250 km haben, während bei der ersten Konvention vom Jahre 1869 2500 km vorgesehen waren. Die jährliche Rente aber, welche die Türkei bezahlen sollte, wurde von 14000 auf 22000 Fr. pro km erhöht. Während sie also früher für ein Netz von 2500 km 25 Mill. Frs. bezahlt haben würde, hatte sie nach der neuen Konvention für 1250 km 27500000 Frs. zu bezahlen[2]), deren Betrag auf dem Wege der Ausgabe von Obligationen aufzubringen war. Außerdem wurden die 10000 Frs., welche die Gesellschaft der türkischen Regierung für die Erwerbung des nötigen Terrains ursprünglich zu zahlen verpflichtet war, auf 5000 Frs. pro km reduziert. Endlich erhielt die Gesellschaft auch noch die Erlaubnis, einen Wald von 900 qkm in der Gegend von Belowo abzuholzen.

Gegen eine Pachtsumme von 8000 Frs. pro Jahr und Kilometer wurde die Verwaltung dieser Bahnen auf 50 Jahre, der obengenannten Gesellschaft übertragen. Diese behielt die Bruttoeinnahme bis auf 12000 Frs. für sich — von den eventuellen Überschüssen sollte die Türkei vier Fünftel bekommen. Wenn sich aber die

---

[1]) Vergl. Dimtschoff a. a. O. S. 36. Eisenbahnsammlung a. a. O. S. 59 und Dehn, S. 43 (Deutschland und Orient) I. Teil und Deutschland und die Orientbahnen S. 19 und 20.

[2]) Da die Bauarbeiten schon im Jahre 1870 begonnen hatten, fand die neue Konvention folgende Verhältnisse vor: Es waren gebaut 568,9 km, im Bau begriffen 474,6 km, und zu bauen waren noch 229,5 km.

Bruttoeinnahmen höher als 20000 Frs. pro km stellten, sollten sie zur Hälfte zwischen der Regierung und der Gesellschaft geteilt werden[1]). Das konnte gemäß des Vertrages aber erst nach Deckung der Defizite der früheren Jahre von seiten der Gesellschaft eintreten. Die Betriebsfrist sollte in dem Augenblick ablaufen, in welchem alle Eisenbahnen dem Betriebe übergeben wurden.

Hieraus folgt, daß diese zweite Konvention für die türkische Regierung viel ungünstiger war, als die erste — sie erhöhte nur die Verpflichtungen der Regierung, während sie ihr keine Vorteile brachte, wenn sie auch die Bestimmung enthielt, daß die Betriebsgesellschaft eine Pachtsumme von 8000 Frs. an die türkische Regierung und nicht an die Baugesellschaft, wie es nach der Konvention des Jahres 1869 bestimmt war, zu bezahlen hatte. Dies war wiederum der listigen Handlungsweise des Baron Hirsch zu verdanken, mußte er doch nach den obwaltenden Verhältnissen zu urteilen überzeugt sein, daß die Bahnen eine jährliche Bruttoeinnahme im Betrag von mehr als 12000 Frs. pro km nur in Ausnahmefällen bringen konnten. Er gab somit Verpflichtungen, die er von vornherein als unerfüllbar halten mußte und hatte dazu noch den Vorteil, den Kontrahenten dabei gefügiger zu machen. In der Tat bekam die Türkei keine Pachtgelder. Die Bruttoeinnahmen waren nur während des russisch-türkischen Krieges höher als 12000 Frs. pro km, in den vorhergehenden Jahren erreichten sie diese Summe nicht. Aber auch in den Jahren, in denen die Einnahmen den Betrag von 12000 Frs. überschritten, lieferte Baron Hirsch den Überschuß nicht an die türkische Regierung ab, sondern behauptete, er müsse mit diesen Überschüssen frühere Defizite decken.

Andererseits aber wurde während der politischen Unruhen[2]) die Türkei verhindert, ihren Verpflichtungen gegenüber der Betriebsgesellschaft nachzukommen — schon im Jahre 1874 hörte sie auf, die versprochenen Zinsgarantien zu bezahlen. Baron Hirsch nahm dies zum Anlaß, um ganz ungebunden zu handeln, ohne Rücksicht auf irgendeine Konvention. Seine hauptsächlichste Verpflichtung — die Verbindung Konstantinopels mit Wien — erfüllte er nicht, weshalb auch Westeuropa auf die mit solcher Sehnsucht herbeigewünschte Verbindung noch lange warten mußte. Dieser Umstand war von großer Bedeutung für den Handel des größten

[1]) Vergl. Dimtschoff a. a. O. S. 39.

[2]) Die Aufstände in Bosnien und Cherzegowina; dann jene in Bulgarien und der gleich darauffolgende russische Krieg.

Teils der Balkanhalbinsel[1]). Solange in der Türkei keine Eisenbahnen vorhanden waren, vollzog sich der Handel des mächtigen Reiches vorwiegend auf der Donau; Deutschland und Österreich-Ungarn waren daran am meisten beteiligt. Da die Verkehrswege zu Lande in ganz schlechtem Zustande sich befanden, war der Umtausch hauptsächlich auf die Jahrmärkte angewiesen. Hier kam das Volk zusammen und versorgte sich mit den nötigen Gebrauchsgegenständen, um erst im nächsten Jahre auf demselben Markte wieder zu erscheinen. Die Händler, welche die Waren hereinbrachten, begaben sich regelmäßig vorher nach den produzierenden Ländern, um ihre Einkäufe zu machen. Als wichtigste Lieferanten waren damals hauptsächlich Wien und Leipzig bekannt[2]). Damit nun aber dieser Handel noch reger würde, und sich die Beziehungen enger knüpften, wollte man die in Frage stehende Verbindung herstellen. Daß der geplante Bau nicht rechtzeitig zur Ausführung kam, war besonders für Österreich-Ungarn sehr nachteilig, und zwar deshalb, weil der Bau dieser Bahnen in den Häfen Konstantinopel, Dedeagatsch und Saloniki landwärts begonnen wurde — eine Tatsache, die im Interesse Englands, Belgiens, Frankreichs und gewissermaßen Deutschlands war. Während Österreich-Ungarn größtenteils die Anschaffung der für die Unternehmung nötigen Kapitalien unterstützte, bezog man die Baumaterialien hauptsächlich aus England[3]). Mit dem Bau der Linien aber, die nur einen Teil des gesamten Projektes darstellten, wurden die Interessen Österreich-Ungarns fühlbar geschädigt. Die gebauten Bahnen erstreckten sich weit ins Land hinein, blieben aber mit Wien unverbunden[4]).

[1]) Siehe darüber: „Deutschland und Orient“ von Paul Dehn, München und Leipzig 1884, I. Teil S. 40.

[2]) Vergl. Dehn, „Deutschland und die Orientbahnen“, München 1838, S. 4.

[3]) Paul Dehn a. a. O. S. 35 gibt folgende Ziffern an, die wir mit etwas Mißtrauen wiedergeben: Von den erforderlichen Materialien im Gesamtwert von 36 Mill. Frs. wurden bezogen:

aus Belgien für 14 Mill. Frs.
aus Deutschland für 10 Mill. Frs.
aus England für 6 Mill. Frs.
aus Frankreich für 4 Mill. Frs. und
aus Österreich-Ungarn für 2 Mill. Frs.

[4]) Diese Bahnen sind (nach Dimtschoff a. a. O. S. 45):

1.	Konstantinopel-Sarambej	561 km	Juni 1873.
2.	Dedeagatsch-Adrianopel	148 „	Aug. 1872.
3.	Saloniki-Uesküb	243 „	Aug. 1873.
4.	Uesküb-Mitrowiza	119 „	Dez 1874.
5.	Tirnowo-Sejmen-Jambol	105 „	Dez. 1874.

Österreich-Ungarn wurde gleichsam ausgeschaltet, indem der Handel der Balkanhalbinsel eine andere Richtung annahm. Die Verbindung des Binnenlandes mit den Häfen wurde bequemer, die Händler begaben sich, statt nach dem nun weit gewordenen Wien, nach Konstantinopel, Saloniki oder Dedeagatsch, wo sie aus London, Hamburg und Marseille herbeigebrachte Waren vorfanden. Die Folge davon war, daß Österreich-Ungarn allmählich in den Hintergrund gedrängt wurde und an dessen Stelle England, Belgien, Frankreich und teilweise Deutschland emporkamen[1]). Außerdem fielen die Jahrmärkte weg, und der Handel begann einen Charakter anzunehmen, der den augenblicklichen Lebensverhältnissen mehr entsprach.

Die beiderseitige Nichtbeachtung der Konvention hatte noch wichtige Folgen für die Beziehungen der beiden Vertragsseiten zueinander. Das Benehmen Baron Hirschs, dem inzwischen einige Transaktionsversuche[2]) nicht geglückt waren, wurde von Tag zu Tag unerträglicher. Ganze 10 Jahre betrieb er die Eisenbahnen, ohne jemals einen Bericht über seine Erfolge gegeben zu haben, was auch die türkische Regierung nicht länger dulden wollte. Sie befaßte sich daher ernstlich mit dieser Frage, und der Sultan erklärte durch das Irade vom 23. Juni 1884, den Betrieb der genannten Eisenbahnen, die mit Staatsgeldern gebaut waren, selbst übernehmen zu wollen. So entstand ein Streit zwischen den beiden Parteien, in welchem die Türkei den Baron Hirsch mit Sequestrierung der Eisenbahnen drohte, und jener die Bezahlung gewisser Summen forderte, die er der Türkei geliehen haben wollte. Da keine Aussicht auf baldige Beendigung dieses Streites vorhanden war, mischte sich die österreichische Regierung hinein. Ihrem Einfluß ist wohl die Konvention vom 22. Dezember 1885 zu verdanken[3]). Nach dieser behielt die Betriebsgesellschaft von den Bruttoeinnahmen für sich 7000 Frs. pro Kilometer, die eventuellen Überschüsse sollten zwischen der Regierung und der Gesellschaft so geteilt werden, daß die erstere 45 % und die letztere 55 % bekam. In jedem Falle aber wurde der türkischen Regierung eine Rente von 1500 Frs. pro Jahr und Kilometer garantiert[4]). Es

[1]) Vergl. Dehn, „Deutschland und Orient", I. Teil S. 46.

[2]) Siehe darüber Dehn, „Deutschland und die Orientbahnen", S. 36—39.

[3]) Vergl. Dimtschoff a. a. O. S. 49 und 50 und Eisenbahnsammlung S. 60.

[4]) „Das Handelsmuseum" 1901, I. Semester, S. 108 teilt mit, daß diese Rente 15 000 Frs. pro Jahr und Kilometer sein soll, was nicht mit der Wahrheit übereinstimmt.

wurde der Türkei ein Vorschuß von 23 Millionen Frs. mit 7 % Zinsen und 1 % Amortisation zu dem Zwecke bewilligt, ihre Schulden an den Baron Hirsch abzutragen. Auf diese Weise brauchte der letztere die versprochene Pachtsumme von 1500 Frs. nicht zu bezahlen, weil er sie für die Tilgung des Vorschusses behielt.

Durch diesen Vertrag aber besserten sich die Beziehungen zwischen der Türkei und den beiden Gesellschaften Baron Hirschs nicht. Die türkische Regierung forderte von der Betriebsgesellschaft die Zurückzahlung der zweimal, nach der Konvention des Jahres 1869 als Garantie bezahlten Summen von 13 Mill. Frs., die durch Zinseszins schon auf 40 Mill. Frs. angewachsen waren, außerdem verlangte sie die Pachtsumme von 8000 Frs. pro Jahr und Kilometer, die seit dem Jahre 1872 gerechnet, sich nun auf 20 Mill. Frs. belief. Andererseits aber verlangte die Gesellschaft von der türkischen Regierung Entschädigung für die, auf der Strecke Schumen-Jambol ausgeführten Arbeiten, für die Anschaffung des rollenden Materials der später verlassenen Bahn Banja-Luka-Nowi-Österreichische Grenze, und anderes mehr. Die beiderseitigen Ansprüche in 22 Punkten zusammengefaßt, wurden einem Schiedsgericht vorgelegt. Es tagte im Juli 1888 und konnte sich bis auf 6 Punkte — die wichtigsten des ganzen Vertrags — nicht einigen. Dann wurde zum obersten Schiedsrichter der Berliner Professor von Gneist gewählt, dessen Entscheidung vom 25. Februar 1889, welche die fraglichen 6 Punkte betraf, dahin ging, daß die Betriebsgesellschaft der türkischen Regierung $26^3/_4$ Mill. Frs. bezahlen müsse. Da aber nach dem Spruche des Schiedsgerichtes über die anderen Punkte die Gesellschaft $12^1/_2$ Mill. Frs. zu bekommen hatte, so sollte die Türkei nur noch $14^1/_4$ Mill. Frs. erhalten[1]).

Nun verlangte die türkische Regierung von der Baugesellschaft Bericht über die gezeichneten 1980 000 Obligationen, weil sie behauptete, daß die ausgeführten Arbeiten den als verbraucht angegebenen Summen nicht entsprächen. Sie fand, daß in qualitativer wie auch in quantitativer Hinsicht die gebauten Eisenbahnen nicht so viel Unkosten verursacht haben könnten, daß also den Bestimmungen der Konzession nicht Folge geleistet worden ist. Die Regierung ging aber nicht energisch genug vor; man berief kein Schiedsgericht ein, und die Beziehungen der beiden Parteien zueinander blieben daher wie sie waren.

[1]) Vergl. Dimtschoff a. a O. S. 51 und Eisenbahnsammlung a. a. O. S. 61.

Das weitere Schicksal der Eisenbahnen ist ziemlich dunkel. Äußerlich wechselt die Betriebsgesellschaft ihren Sitz und ihren Namen, indem sie sich zuletzt „Kompagnie des chemins de fer Orientaux“ nannte. Fast alle Obligationen waren Eigentum des Baron Hirsch. Wie es sich nun zutrug, daß im Jahre 1890 als offizielle Konzessionäre dieser Bahnen die deutsche Bank und der Wiener Bankverein erschienen, ist uns unbekannt. Damit hatte der treffliche Geschäftsmann Baron Hirsch[1]) seine Rolle ausgespielt — vielleicht nur nach außen hin — und das Schicksal dieser Bahnen wurde in andere Hände gelegt.

Während der Jahre 1893 und 1894 wollte sich die türkische Regierung von dem hohen Zinsfuß (7 %) der ihr im Jahre 1885 gelichenen 23 Mill. Frs. befreien und wandte sich zu diesem Zweck an die Betriebsgesellschaft. Diese erklärte sich bereit, ihr eine 4 %ige Anleihe zu bewilligen, aber nur unter der Bedingung, daß die Türkei ganz präzis bestimme, mit welchem Moment die Konzessionsfrist ablaufen solle. Da die in dem ursprünglichen Projekt vorgesehenen Eisenbahnen immer noch nicht gebaut waren, wollte die Gesellschaft genau wissen, bis zu welcher Zeit sie nun eigentlich die Herrschaft über diese Eisenbahnen haben würde. Die Zeit für die Beantwortung dieser Frage war gut gewählt. Die Türkei befand sich in einer mißlichen finanziellen Lage, konnte deswegen keinen großen Widerstand gegen ihre Kreditoren zeigen. Es ist daher kein Wunder, daß die Entscheidung folgendermaßen lautete: „Die 50jährige Pachtfrist beginnt mit dem Jahre 1908, auch wenn bis dahin die projektierten Bahnen nicht gebaut worden sind“[2]). Danach ist also das Schicksal dieser Bahnen bis zum Jahre 1958 vorausbestimmt, doch bleibt abzuwarten, ob nicht von bulgarischer Seite schon früher eine Änderung in den Verhältnissen herbeigeführt werden wird.

Werfen wir einen Blick auf die finanzielle Seite der geschilderten Vorgänge, so müssen wir zu der Überzeugung kommen, daß Halbkulturländer, zu denen die Türkei unzweifelhaft gehört, den günstigsten Boden für die Entwicklung der ungesunden privatwirtschaftlichen Spekulation, und für die Bereicherung einzelner Geschäftsmänner, bilden. Dort, wo die Regierung nicht auf Grund fester Prinzipien

[1]) Ein vollständiges Bild über dessen Persönlichkeit findet man bei P. Dehn: „Deutschland und die Orientbahnen“, S. 30—36 und „Deutschland und Orient“, I. Teil S. 52—54.

[2]) Eisenbahnsammlung a. a. O. S. 62.

und Gesetze vorgeht, sind die Interessen des Landes durch internationale Unternehmer von der Art eines Baron Hirsch immer stark gefährdet[1]).

Von diesen Bahnen, deren Gesamtlänge 1343,3 km[2]) beträgt, entfallen auf bulgarisches Territorium 310 km[3]). Der Terrainbeschaffenheit nach stehen sie entschieden günstiger da als die bulgarischen Staatsbahnen: die stärksten Steigungen sind nicht größer als 12‰, und die ungünstigsten Krümmungen, die übrigens äußerst selten vorkommen, haben Radien von 300 m[4]). Trotzdem befinden sie sich in einem höchst traurigen Zustande[5]), weil man für die Erhaltung der Bahn nicht viel zu verwenden geneigt ist. Deshalb gehören bei Regenwetter und besonders im Winter Verkehrsstockungen nicht zu den Seltenheiten. Der starke Unterschied, der in dieser Beziehung zwischen den orientalischen Privatbahnen und den Staatsbahnen besteht, kann sich dem Blicke des Beobachters nicht entziehen, wenn er von einem Territorium in das andere fährt. Mit Gras bewachsene Bahnstrecke, alte Eisenbahnwagen und Lokomotiven, verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit, unpünktlicher Betrieb, wenige und noch dazu verfallene Bahnwärterhäuschen, nicht genug ausgedehnte, daher auch für den Dienst unbequeme Bahnhöfe, fallen dem Reisenden unangenehm auf[6]). Das rollende Material ist in hohem Maße verbesserungsbedürftig und die vielen

---

[1]) Um unsere Behauptung zu unterstützen, sei folgendes bemerkt: Aus den Berichten Baron Hirschs erhellt, daß er für den Bau der Bahnen 168 200 000 Frs. verwandte, wogegen er durch die 1 980 000 ausgegebenen Obligationen die Summe von 254 529 000 Frs. erhalten hat. Dimtschoff aber veranschlagt diese letzte Summe auf 306,700,000 Frs. (S. 55) woraus zu ersehen ist, daß im ersten Falle der Reingewinn 68 329 000 Frs. war und in dem zweiten 138 700 000 Frs. Und das nur durch den Bau. Durch den Betrieb, wiederum nach den Angaben Dimtschoffs, soll er auf ein Kapital von 29 000 000 Frs. einen durchschnittlichen jährlichen Reingewinn von 6 304 417 Frs. gehabt haben. Diese Zahlen zeigen zur Genüge, auf welche Weise der türkische Staat ausgebeutet worden ist. Siehe darüber auch bei Dehn, „Deutschland und Orient", I. Teil S. 44 und „Deutschland und die Orientbahnen" S. 18 u. 19.

[2]) Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 1346.

[3]) Das sind die Strecken: Tirnowo-Sejmen-Jambol 106 km und Belowo-Tirnowo-Sejmen-Chebibtschewo türkische Grenze 204 km.

[4]) Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 1338.

[5]) „Die Hochbauten sind bei den orientalischen Bahnen ausschließlich in provisorischem Zustande und nur als Bedürfnisbauten ausgeführt". (Dimtschoff a. a. O. S. 127.)

[6]) Vergl. Kolaroff, „Die orientalischen Bahnen in Bulgarien". Philippopel 1893 (bulg.), S. 12—30.

Klagen des Publikums beweisen, daß der Verkehr den Bedürfnissen durchaus nicht entspricht[1]).

Beim Personenverkehr läßt die Bedienung viel zu wünschen übrig. So lange die direkte Verbindung Wien-Konstantinopel nicht erzielt war, verkehrten auf den orientalischen Bahnen lediglich gemischte Züge und zwar nur 3mal wöchentlich[2]). Erst als die Frequenz der Bahn schnell wuchs und die angrenzenden Bahnverwaltungen das regste Interesse für eine Verbindung mit den orientalischen Strecken zeigten, wurden einige Verbesserungen vorgenommen.

Jetzt verkehren folgende Züge[3]): Orientexpreß, zwischen Konstantinopel-Paris und Ostende über Wien, täglich 1mal in je einer Richtung, mit einer Geschwindigkeit von 39 km auf den uns beschäftigenden Bahnen, in der Richtung nach Belowo (Wien) und mit einer solchen von 40,7 km in der nach Chebibtschewo (Konstantinopel); ein direkter Schnellzug Wien-Konstantinopel täglich in beiden Richtungen mit einer Geschwindigkeit von 39 bezw. 40 km; und außerdem gemischte Lokalzüge mit einer Geschwindigkeit von 31 (Richtung Belowo) und 31,7 km (Richtung Chebibtschewo).

Auf der Strecke Tirnowo-Sjmen-Jambol ist die Geschwindigkeit dieser Züge noch geringer, nämlich in der Richtung nach Jambol 26,7 und in der nach Tirnowo-Sejmen 21,9 km[4]). Die Tarifsätze für den Personenverkehr sind pro Personenkilometer folgende:

---

[1]) Auf eine Länge von 1263,7 km besaßen diese Bahnen im Jahre 1892 folgende Fahrbetriebsmittel:

1. Tenderlokomotiven	11
2. Personenzuglokomotiven	14
3. Güterzuglokomotiven	70
4. Salonwagen	6
5. Personenwagen (I., II. und III. Klasse, mit 7180 Sitzplätzen)	197
6. Packwagen	30
7. Bedeckte Güterwagen	1022
8. Offene Güterwagen	783
9. 2-Etagenwagen	60
10. Spezialwagen	19

(Nach Dimtschoff S. 169.)

[2]) Das bezieht sich hauptsächlich auf die Bahnen, die das bulgarische Territorium berühren.

[3]) Siehe Dimtschoff a. a. O. S. 170—172.

[4]) Siehe Kolaroff a. a. O. S. 57.

I. Klasse 15,31 Cts.
II. Klasse 11,35 „
III. Klasse 7,38 „ [1]).

Diese Sätze sind für alle Züge gültig, nur für die Fahrt im Orientexpreß wird ein Zuschlag von 20% zugunsten der internationalen Schlafwagengesellschaft erhoben. Kinder unter 3 Jahren werden frei befördert, solche zwischen 3 und 10 Jahren, sowie auch Regierungsbeamte, Militär im Dienste und Arrestanten zahlen den halben Preis. Außerdem sind Rückfahrkarten mit einer Ermäßigung von 20% im Gebrauch[2]). Reisegepäck wird bis zum Gewicht von 30 kg frei befördert, von da ab werden 40,3 Cts. pro Tonnenkilometer bezahlt[3]).

Eilgüter werden wie Gepäck befördert. Es existiert aber ein Spezialtarif (Nr. 22) mit ermäßigten Sätzen für gewisse Artikel. Verschiedene Obstsorten und frische Nahrungsmittel, wie Butter und Milch, werden mit einem Satz von 20 Cts. und Gemüsearten mit einem solchen von $15^1/_3$ Cts. befördert[4]). Gewöhnliche Frachtgüter teilt man ihrem Werte nach in 3 Klassen ein und befördert sie danach mit folgenden Tarifsätzen: Für die erste Klasse 20 Cts., für die zweite Klasse $15^1/_3$ Cts. und für die dritte Klasse $12^1/_2$ Cts.[5]). Dabei gibt es noch eine Anzahl von Spezialtarifen mit niedrigeren Sätzen für Großvieh, Wein, Wolle, Reis, Mehl und anderes, doch sind sie ganz willkürlich und jeglicher Logik bar zusammengestellt. Für Holz z. B. zahlt man von Sarambej nach Belowo (11 km) $15^1/_2$ Cts., in der entgegengesetzten Richtung aber 33 Cts. pro Tonnenkilometer; die Fracht, auch für Holz, von Sarambej nach Pasardschik (17 km) kostet $24^1/_2$ und die von Pasardschik nach Sarambej $11^1/_6$ Cts. pro Tonnenkilometer; der Satz zwischen Sarambej und Philippopel (53 km) ist 7, während er zwischen Pasardschik und derselben Station (37 km) 8 Cts. pro Tonnenkilometer ist[6]). Hier sieht man deutlich, wie die Gesellschaft ihre Tarife macht, wie sie die einfachsten Prinzipien des Tarifierens nicht berücksichtigt und wie sie dadurch dem Innenhandel des Landes schädlich sein kann. Wie die betreffende Gesellschaft ihn durch ihre Tarif-

[1]) Ebenda. S. 58.
[2]) Siehe Dimtschoff a. a. O. S. 203.
[3]) Siehe Kolaroff a. a. O. S. 64.
[4]) Siehe Kolaroff a. a. O. S. 65.
[5]) Ebenda, S. 67.
[6]) Ebenda, S. 78; Dimtschoff a. a. O. S. 208.

politik beeinflußt, mag folgendes Beispiel zeigen: Die Frachtsätze für Getreide sind von allen Bahnhöfen zwischen Philippopel und Jambol nach dem Hafen Burgas 6,83—8,40 Cts. pro Tonnenkilometer. Von allen Stationen ist der Satz nach Belowo 9,8, während er von denselben Stationen in der Richtung nach Konstantinopel und Dedeagatsch nur 5 Cts. pro Tonnenkilometer beträgt. Mit dem Holztransport verhält es sich ähnlich: Während die Lokalsätze, wie wir zeigten, zwischen 7, 8, $11^1/_6$, $15^1/_2$, $24^1/_2$ und 33 Cts. schwanken, ist der Satz für Sendungen von allen Stationen des bulgarischen Territoriums in der Richtung nach Dedeagatsch und Konstantinopel $4^1/_2$ Cts. pro Tonnenkilometer[1]). Es ist also leicht daraus zu ersehen, wie eine Privateisenbahngesellschaft, die nichts anderes als ihren eigenen Nutzen berücksichtigt, die Entwicklung des Handels in einem Lande und dadurch auch dessen allgemeine Staatsinteressen aufs fühlbarste verletzen kann[2]). Daß ein wohlgeordnetes Staatswesen derartiges nicht dulden und zulassen darf, ist wohl kaum zu bezweifeln: es ist Pflicht jeder Landesregierung, auf Beseitigung derartiger Mißstände zu dringen. Wenn also Bulgarien seinen Handel, seine Industrie und seine Landwirtschaft intensiv fördern will, wenn es vermeiden möchte, daß die Entwicklung seines Eisenbahnwesens nicht gehemmt und die finanzielle Lage des Landes nicht benachteiligt werde, so muß es vor allem gegen die betreffende Gesellschaft vorgehen.

Die Zentralverwaltung[3]) der orientalischen Bahnen wird durch den Verwaltungsrat geführt, dessen Sitz sich in Wien befindet. Er besteht aus mindestens 6 und höchstens 12 Mitgliedern, die von der jährlich Ende Juli stattfindenden Generalversammlung gewählt werden. Die eigentliche Betriebsverwaltung wird dagegen durch die Betriebsdirektion in Konstantinopel besorgt, die vier Abteilungen hat und der die Betriebsinspektionen von Konstantinopel, Adrianopel, Saloniki und Philippopel unterstehen. Die letztgenannte Inspektion aber, die auf Verlangen der bulgarischen Regierung errichtet wurde, ist nur im Dienste der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht der auf bulgarischem Territorium bedinglichen Strecken unabhängig; in bezug auf die Verwaltungsarbeiten und den Zug-

[1]) Die Zahlen sind dem Buche Kolaroffs S. 81 entnommen. Außerdem eingehenderes darüber bei Dimtschoff S. 205—213.

[2]) Vergl. Ströll S. 69 (Schmollers Jahrbücher 1897, Heft 2).

[3]) Über die Zentral- und Betriebsverwaltung siehe Kolaroff a. a. O. S. 83—90 und Dimtschoff a. a. O. S. 164—169.

dienst ist sie der Konstantinopeler oder Adrianopeler Betriebsinspektion unterstellt. Bei dieser Inspektion ist ein fürstlich-bulgarischer Kommissar angestellt, zu dem Zwecke, die Gesellschaft zu beaufsichtigen und etwaige Vorkommnisse, die nach den gesetzlichen Vorschriften unzulässig sind, zu verhindern und zur Anzeige zu bringen. In der Tat kann er keinen bemerkenswerten Einfluß ausüben, da die Gesellschaft nicht geneigt ist, seine Verordnungen auszuführen, wenn sie ihr nicht diktatorisch auferlegt werden, was die bulgarische Regierung möglichst zu vermeiden sucht. Auch die Gesellschaft der orientalischen Bahnen hat einen Vertreter in Sofia, dessen Aufgabe es ist, die Interessen der Gesellschaft gegenüber der Direktion der Staatsbahnen zu vertreten und etwa vorgekommene Streitigkeiten zum Ausgleich zu bringen.

Länge, Betriebseinnahmen und Ausgaben der orientalischen Eisenbahnen in den letzten 15 Jahren.

Im Jahre	Betriebslänge	Betriebseinnahmen in Francs		Betriebsausgaben in Francs		Überschüsse in Francs	
		insgesamt	pro km	insgesamt	pro km	insgesamt	pro km
1889	1263,8	12,975,740	10,273	6,661,014	5,282	6,314,726	4,999
1890	„	12,984,934	10,281	5,986,151	4,740	6,998,783	5,541
1891	„	12,990,378	10,284	6,466,322	5,127	6,524,056	5,165
1892	„	13,262,465	10,494	9,327,276	7,380	3,935,189	3,114
1893	„	12,613,775	9,980	8,806,169	6,968	3,807,606	3,012
1894	„	11,293,790	8,936	8,639,547	6,836	2,654,243	2,100
1895	„	11,718,382	9,272	8,431,676	6,672	3,286,706	2,600
1896	„	12,444,735	9,847	8,752,562	6,926	3,692,173	2,921
1897	„	13,039,932	10,318	8,631,050	6,829	4,408,883	3,489
1898	„	11,595,478	9,175	8,487,281	6,716	3,108,197	2,459
1899	„	10,340,414	8,182	7,795,870	6,169	2,544,544	2,013
1900	1286,8	10,088,193	7,840	7,561,727	5,876	2,526,466	1,964
1901	1343,8	11,358,600	8,452	8,339,629	6,206	3,018,971	2,246
1902	„	11,424,986	8,502	8,182,507	6,089	3,242,479	2,413
1903	„	13,171,994	9,802	8,485,452	6,315	4,686,542	3,487

Befördert wurden von den orientalischen Bahnen während der letzten 15 Jahre:

Im Jahre	Reisende:		Gepäck:		Güter:	
	insgesamt	für 1 km	insgesamt	für 1 km	insgesamt	für 1 km
	Anzahl:		Tonnen:			
1889	2,478,738	1,962	2,346	1	487,984	386
1890	2,449,942	1,939	2,813	2	489,277	387
1891	2,925,859	2,316	2,930	2	553,621	439
1892	3,420,078	2,706	2,990	2	589,290	466
1893	3,460,517	2,738	3,161	3	616,811	488
1894	3,681,694	2,913	3,425	3	514,693	407
1895	3,864,764	3,044	3,207	3	567,374	449
1896	3,569,223	2,824	4,844	4	646,524	512
1897	3,894,045	3,081	4,934	4	506,227	401
1898	4,064,934	3,216	5,430	4	490,825	388
1899	4,134,676	3,272	5,374	4	434,364	344
1900	4,274,316	3,323	5,907	4	456,011	355
1901	4,335,818	3,228	5,908	4	619,035	460
1902	4,556,800	3,393	5,878	4	614,347	457
1903	4,764,405	3,547	6,084	4	705,064	525

Augenscheinlich hat man es hier mit einer Gesellschaft zu tun, die den wirtschaftlichen Interessen des bulgarischen Staates entgegensteht — es ist ihr einziger Wunsch, mit möglichst wenig Opfern einen möglichst großen Gewinn herauszuwirtschaften, was natürlicherweise bloß auf Kosten des Publikums geschehen kann. Wir sind daher der Meinung, daß, wenn unter der türkischen Herrschaft infolge der Bestechlichkeit der türkischen Beamten solche Vorgänge, wie die geschilderten, möglich waren — das bulgarische Fürstentum keineswegs gebunden ist, die daraus folgenden Mißstände zu dulden, um so weniger da ihr gesetzlich das Recht zusteht, die strengste Aufsicht über diese Gesellschaft zu führen und nötigenfalls deren Entfernung zu bewirken. Kein wohlgeordneter Staat wird es zulassen, daß „auf die Verordnungen eines Verwaltungsrates und einer Betriebsdirektion, die ihren Sitz

weit vom Lande haben, auf Kosten der heimischen Produktion Tarife gemacht und kommerzielle Kombinationen unternommen werden, und daß auf Grund derselben Verordnungen im Lande Systeme eingeführt, Tätigkeiten erlaubt werden, die den Landesinteressen gänzlich entgegengesetzt sind“ [1]). Will daher Bulgarien mit seinen eigenen Eisenbahnen vor allem Kulturzwecken dienen, so muß es darauf hinarbeiten, daß die in Frage stehenden Eisenbahnen, wenn sie auch Privatunternehmungen sind, denselben Zweck verfolgen und nicht die Ausbeutungsquelle einzelner zum Ungunsten aller bilden.

[1]) Siehe Kolaroff a. a. O. S. 107.

III. Abschnitt.

Die Geschichte der bulgarischen Eisenbahnen.

1. Der Staatsbahngedanke in Bulgarien.

a) Der Verlauf bis zur Vierer-Konferenz.

Als das neubegründete Fürstentum ins Leben trat, wurde es gleich in Verhältnisse versetzt, die sich von denen der Vergangenheit stark unterschieden. Die gewaltsame Unterdrückung der Rechte der Bulgaren unter dem türkischen Joche verwandelte sich sofort nach der Befreiung in allseitige Freiheit. Während früher die Bulgaren in der Regierung des Landes kein einziges Wort mitzureden hatten, sollten sie jetzt auf einmal die Regierung des Landes selbständig führen. Für die Zukunft des Landes wurde dieser Moment von großer Bedeutung.

Seiner Entwicklung nach befand sich das Land in dem Stadium der mittelalterlichen Staaten. Nachdem es aber auf ganz modernen Grundlagen neu aufgebaut worden war; nachdem die Kräfte des Volkes die nötige Entwicklungsfreiheit bekommen hatten, sollte es nunmehr viel rascher vorwärts schreiten, damit auch das Versäumte nachgeholt werden konnte. Der neuen, modernen Verfassung sollte die wirtschaftliche und geistige Entwicklung entsprechen.

Unzweifelhaft ist, daß die wichtigsten Faktoren, welche die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes zum größten Teil fördern, die Verkehrsmittel sind. Die großartige Ausdehnung, besonders der Eisenbahnen, in den letzten Jahrzehnten, dient als Beweis hierfür. So lange die Bulgaren unter türkischem Joche standen, gab es nur sehr wenige und dazu noch ausreichend schlechte Verkehrsmittel. Erst in den letzten Jahren der Türkenherrschaft merkt man eine lebhaftere Tätigkeit in dieser Beziehung: es wurden

nämlich einige Eisenbahnrouten und Chausseen, meist zu militärischen Zwecken, gebaut[1]).

Seit der Befreiung fing man an, sich etwas mehr mit dem Verkehrswesen zu beschäftigen. Was für die Wasserwege und Landstraßen geleistet worden ist, soll uns nicht in Anspruch nehmen; nur die Eisenbahnen, die unzweifelhaft den wichtigsten Kommunikationsfaktor im Lande bilden, wollen wir im folgenden betrachten.

Durch die Bestimmungen des Berliner Vertrages ist das bulgarische Eisenbahnwesen, in seinen Anfängen wenigstens, geregelt worden. Die Artikel X und XXI lauten: „Bulgarien ist dem kaiserlich-ottomanischen Gouvernement substituiert in seinen Lasten und Verpflichtungen gegen die Eisenbahnkompagnie Rustschuk-Warna vom Tage der Auswechslung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an. Die Regelung der früheren Rechnungen ist einem Verständnis zwischen der hohen Pforte, der Regierung des Fürstentums Bulgarien und der Verwaltung dieser Gesellschaft vorbehalten. Das Fürstentum Bulgarien ist desgleichen substituiert für seinen Teil der Verpflichtungen, welche die hohe Pforte eingegangen ist, sowohl gegen Österreich-Ungarn, wie gegen die Kompagnie zur Ausbeutung der Eisenbahnen der europäischen Türkei, in Beziehung auf die Vollendung und den Anschluß, sowie auf die Ausbeutung der auf ihrem Territorium gelegenen Eisenbahnen. Die notwendigen Konventionen, um diese Frage zu regeln, werden zwischen Österreich-Ungarn, der Pforte, Serbien und dem Fürstentum Bulgarien unmittelbar nach dem Abschlusse des Friedens geschlossen werden“ (Art. X). „Die Rechte und Verpflichtungen der hohen Pforte, soweit sie die Eisenbahnen in Ostrumelien betreffen, werden unverändert aufrecht erhalten“ (Art. XXI)[2]). Einerseits also wird, was die bereits vorhandenen Eisenbahnen betrifft, Bulgarien an die Stelle der hohen Pforte gesetzt, andererseits ist aber diese verpflichtet, die Verbindungsbahn Zaribrod-Wakarel in Bau zu nehmen, wodurch man die Verbindung Wien-Konstantinopel erzielen wollte.

Ohne weiteres freilich folgten die Bulgaren dieser Bestimmung nicht, denn sie hatten beim Ausbau des Eisenbahnnetzes vor allem die lokalen Interessen ihres Landes im Auge. Gerade die

[1]) Die Chausseebauten sind vorwiegend mit der Persönlichkeit des Mithad Pascha zu verbinden, und die der Eisenbahnen, wovon schon die Rede war, sind nur dem ausländischen Druck zu verdanken.

[2]) Aus Kanitz a. a. O. Bd. III, S. 375 entnommen.

Strecke aber, die nach dem Berliner Vertrag zuerst gebaut werden sollte, stand diesem Bestreben ganz entgegen, da man in Bulgarien zuerst an eine Eisenbahnlinie dachte, welche die Donau und das Schwarze Meer mit der Hauptstadt des Landes verbinden, und von dort die Richtung nach dem ägäischen Meere (Saloniki) einschlagen sollte. Diese beiden brachten zugleich auch die Interessen zweier Großmächte zum Ausdruck; die erste sollte vorwiegend den österreichisch-ungarischen Interessen förderlich sein, die zweite den russischen. Bei der Entscheidung dieser Frage stand daher Bulgarien unter dem Drucke dieser beiden Mächte.

Auf alle Fälle wollte Österreich-Ungarn einen direkten Weg durch die Balkanstaaten nach Konstantinopel haben. Was das für dieses Land bedeutet, ist klar. Es kam dadurch in die günstige Lage, die Märkte der Türkei und der Balkanstaaten am bequemsten erreichen zu können. Die Anlegung dieses direkten Verkehrsweges nach Konstantinopel hätte Österreich-Ungarn eine herrschende Stellung auf der Balkanhalbinsel verschafft, wie es später in der Tat geschehen ist. Auch die österreichische Industrie mußte dadurch einen enormen Aufschwung nehmen, da die österreichischen Industrieerzeugnisse auf der ganzen Balkanhalbinsel die größte Verbreitung haben. Und wenn Österreich in ökonomischer Beziehung den Ton angab, wäre es ihm auch leicht, auch die wichtigste politische Rolle zu spielen[1]).

Diesen Interessen der österreichischen Regierung sind die der russischen völlig entgegengesetzt. Rußland wollte es nicht zulassen, daß Österreich-Ungarn mit den Balkanstaaten in regere Beziehungen

[1]) Über die Wichtigkeit des Anschlusses nach Konstantinopel äußert sich der österreichische Staatsminister von Kalnoky folgendermaßen: „Das beschäftigt uns gerade in diesem Augenblicke in erster Linie. Im Abendlande dichten unsinnige Gerüchte uns Eroberungsgelüste an; nun etwas, womit beide Teile des Reichs zufrieden wären, ließe sich wohl schwer bekommen, und dann haben wir auch an der Erhaltung des Friedens das größte Interesse. An Eroberungen denken wir allerdings, doch an solche, denen sie in ihrer Eigenschaft als Nationalökonom Beifall zollen werden, und wobei wir unsere Gewerbe, unsern Handel und unsere ganze Zivilisation als Waffen brauchen. Um derartige Pläne aber durchführen zu können, müssen Eisenbahnen gebaut werden in Serbien, Bulgarien, Bosnien, Mazedonien; aber der Anschluß an das türkische Eisenbahnnetz, welches ähnlich Morgen- und Abendland miteinander verbinden soll, ist natürlich von größter Wichtigkeit. Ingenieure und Diplomaten sind gleich geschäftig, und ich hoffe bald ans Ziel zu gelangen. Eines Tages wird ein Pulman-Wagen Sie bequem und in drei Tagen von Paris nach Konstantinopel bringen, worüber Sie uns schwerlich zürnen dürfen. Ihr Abendländer seids, für die wir arbeiten". (E. de Laveleye: „Die Balkanländer", Bd. I S. 37.)

treten sollte. Denn unter Rußlands Führung waren die Balkanstaaten, also auch Bulgarien, von türkischem Joche frei geworden; es wollte darum in diesen Staaten die führende Rolle auch weiter spielen. Es wäre der russischen Regierung sehr unangenehm gewesen, wenn sie es hätte zulassen müssen, daß sich die österreichische Industrie auf Kosten der russischen in Bulgarien entwickelte. Rußland glaubte im Stande zu sein, die ganze Balkanhalbinsel mit den Erzeugnissen seiner Industrie zu befriedigen und fühlte sich allein berechtigt, in diesen Ländern die wichtigste Rolle zu spielen. Diese Stellung konnte es natürlich nur durch die direkte Verbindung mit ihnen erzielen. Darum wirkte die russische Regierung dahin, daß Bulgarien vor allem die Eisenbahn Svischtow-Sofia-Küstendil bauen sollte[1]). Auf diese Weise wollte Rußland die Verbindung mit Konstantinopel und Saloniki auf dem Wege durch Rumänien und Bulgarien gewinnen. Kurz gesagt war eben diese Eisenbahnlinie für Rußland genau so wichtig, wie die Linie Zaribrod-Belowo für Österreich-Ungarn.

Wie fast in allen Ländern, so hat man auch in Bulgarien den Eisenbahnen zuerst Mißtrauen entgegengebracht. Viele Schriftsteller sprachen sich dagegen aus, weil sie die Eisenbahnen als Faktoren betrachteten, die dem Lande nur Unglück bringen könnten. Von dem Nutzen, welchen ein Land aus den Eisenbahnen ziehen kann, wollten sie nichts wissen und die Gründe, die sie gegen den Bahnbau ausführten, können jetzt nur als lächerlich angesehen werden. Man dachte, Bulgarien brauche überhaupt keine Eisenbahnen und könne auch solche nicht bauen, weil sie das Land ökonomisch zugrunde richten würden, was ja viel schlimmer wäre, als das 500 Jahre ertragene türkische Joch. Durch die Eisenbahnen würden nur ausländische Kapitalisten in das Land eindringen, die mit ihrem Gelde und ihren industriellen Erzeugnissen die heimische Industrie und den Handel in ihre Hände nehmen und unterdrücken würden. Die Vertreter dieser Ansicht meinten, daß man einfach keine einzige Eisenbahn bauen dürfte und das Land mit gleichsam „chinesischen Mauern“ einschließen müßte, um es so vor der ausländischen Konkurrenz zu schützen.

Diese nur vereinzelt stehenden Meinungen, die der Kritik nicht wert sind, vermochten keinen Einfluß auszuüben. Die regierenden Kreise, die den Eisenbahnbau zu leiten hatten, haben sie, und mit

[1]) Vergl. P. Dehn, „Deutschland und Orient“, II. Teil S. 115.

Recht, nicht berücksichtigt. Sofort nach der Befreiung begann die Regierung in dieser Richtung vorzugehen. Verschiedene ausländische Gesellschaften, die den Eisenbahnbau des Landes übernehmen wollten, „boten der Landesregierung ihre Dienste gütigst an". Russische, österreichische und französische Gesellschaften beeilten sich, ihre immer „vorteilhafteren" Bedingungen der Regierung zu überreichen, damit sie die Konzessionen bekämen. Wie weit diese Gesellschaften in ihrer „Liebenswürdigkeit" gegangen sind, kann uns eine sehr charakteristische Tatsache zeigen. Eine französische Finanzgesellschaft gab eine Broschüre heraus, mit welcher sie sich an die bulgarische Regierung wandte, um sie ganz „aufrichtig" mit Rat und Tat zu unterstützen. Die Bulgaren hätten bis jetzt noch keine Eisenbahnen gebaut und seien deshalb ganz unerfahren, und so möchte die wohlwollende Finanzgesellschaft ihre reichlichen Erfahrungen im Dienste der Regierung nützlich anwenden. Aus allem, was in dieser Broschüre dargelegt ist, kann man ersehen, welcher Mittel sich die Privatinitiative bedient, um derartige Unternehmungen in ihre Hände zu bekommen.

Die gelehrten Verfasser dieses „Werkes" untersuchen der Reihe nach die verschiedenen Eisenbahnsysteme. Das englische System finden sie ganz unpassend für die bulgarischen Verhältnisse, weil „es zu schwierig gewesen wäre, eine Privatgesellschaft zu finden, die den Eisenbahnbau in ihre Hände nehmen würde, ohne eine gewisse Geldunterstützung" [1]). Das belgische System nennen sie ein solches „mit sehr vielen Verpflichtungen für den Staatsschatz, also nachteilig, weil sich der Staat immer und überall als ein schlechter Wirtschafter zeigt" [2]). Und nachdem die Verfasser der Broschüre alle Tatsachen aus dem Eisenbahnwesen des Westens auf gewissenlose Weise schief und verkehrt dargestellt haben, kommen sie zu dem Schluß, daß das einzige System, welches sie der bulgarischen Regierung empfehlen könnten, das französische sei, und sogar „mit gewissen wichtigen Änderungen, die nur dem Lande zugute kommen würden" [3]). Diese Änderungen wollten sie jedoch erst dann „eingehender darlegen, wenn die Regierung ihre Geneigtheit erklärt haben würde, sich mit der Gesellschaft ins Einvernehmen zu setzen" [4]).

[1]) In dieser Broschüre (bulg.), S. 4.
[2]) Ebenda, S. 4.
[3]) Ebenda, S. 12.
[4]) Ebenda, S. 12.

Was das alles zu bedeuten hat, ist zu erläutern überflüssig. Die eigentlichen Zwecke der Gesellschaft sind ja schon aus obigen Zeilen selbst ganz klar zu ersehen. Auf wissenschaftliche Kritik können die Behauptungen keinen Anspruch machen, und wenn wir länger dabei verweilt haben, so haben wir es deshalb getan, um das Vorgehen der Privatunternehmung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens nochmals zu betonen.

Zum Glück wollte die bulgarische Regierung von allen diesen Privatunternehmungen nichts wissen, sondern befaßte sich selbst, wie aus den Verhandlungen der dritten Nationalversammlung (1883) hervorgeht, mit der Lösung der Frage des Bahnbaues Swischtow-Sofia-Küstendil. Es wurde zunächst eine Kommission ernannt, die sich eingehender mit der Frage beschäftigen sollte und schon einige Tage später ihren Bericht abstattete. Aus der sich hierüber entspinnenden Debatte ersieht man, daß sich die Mitglieder der Nationalversammlung der Wichtigkeit der Sache völlig bewußt waren, und darum die Angelegenheit mit dem entsprechenden Ernst behandelten. Jeder wünschte aufrichtig die beste Lösung. Der Kommissionsberichterstatter spricht sogar aus, daß es „von der Entscheidung dieser Frage abhängt, ob das Land wohl gedeihen oder zugrunde gehen wird“ [1]).

Nach eingehenden Verhandlungen wurde das erste „Gesetz betreffend das Eisenbahnprojekt Swischtow-Sofia-Küstendil“ angenommen. Dasselbe forderte die Regierung auf, sofort eine technische Untersuchung der oben genannten Strecke vorzunehmen; auch bewilligte es zu diesem Zweck einen Kredit von 350000 Frs. Alle fremden Untersuchungen wurden verboten. Gemäß den aus der Untersuchung gewonnenen Ergebnisse sollte der Verkehrsminister die Bedingnishefte (Cahiers des charges) aufstellen, die dann dem Ministerrate zur Einsicht zu unterbreiten waren. Darauf sollte in den wichtigsten in- und ausländischen Zeitungen ein Termin zur öffentlichen Ergebung der Bauarbeiten dieser Strecke bekannt gegeben werden. 30 Tage zuvor sollte die Nationalversammlung zu einer vollständigen Aussprache über den Bau einberufen werden und ihr hatte der Verkehrsminister einen endgültigen Plan auf Grund der stattgehabten Untersuchungen für die Ausführung des Baues vorzulegen. Nun stehen freilich in den §§ 5, 6, 7 dieses

[1]) Aus den Protokollen der 3. Nationalversammlung. I. Session 1883. Buch 1, S. 766ff. (bulg.).

Gesetzes Bestimmungen, deren Ursprung sicher auf die früher genannten Paragraphen des Berliner Vertrages zurückzuführen ist. Ausdrücklich ist anerkannt, daß in allen Eisenbahnangelegenheiten die bulgarische Regierung Verpflichtungen gegenüber der bestehenden Bahn Rustschuk-Warna und der zu bauenden internationalen Strecke Zaribrod-Belowo hatte, die sie nicht außer acht lassen durfte. Alle neuen Verpflichtungen jedoch, welche die Regierung auf sich nehmen würde, sollten durch die Nationalversammlung bestätigt werden — sonst entbehren sie der bindenden Kraft.

Damit waren in dem ersten bulgarischen Gesetze, betreffend die Eisenbahn Swistow-Sofia-Küstendil, die strengsten Grundsätze des Staatsbahnsystems enthalten. Das entscheidende Wort stand jedoch nicht der Regierung, sondern allein der Nationalversammlung zu. Dieser Gedanke war bei der späteren Ausarbeitung des Eisenbahngrundgesetzes von höchster Bedeutung.

b) **Die Vierer-Konferenz.**

Das eben besprochene Gesetz gelangte leider nicht zur Durchführung. Den Grund dafür, daß es nicht in Kraft getreten ist, kann man nur vermuten. Höchstwahrscheinlich gab man einem politischen Druck mit entgegengesetzter Tendenz nach. Es ist auch möglich, daß dieser Bau aus Mangel an Mitteln, oder weil die Regierung damals solche nicht unter günstigen Bedingungen erlangen konnte, nicht zustande kam. Welche von beiden Vermutungen die richtige ist, wird erst die Zukunft zeigen. Bis jetzt hat sich keiner der damaligen Staatsmänner über die geheimen Vorgänge bei der Erledigung dieser Frage geäußert.

Schon in der vierten Sitzung der dritten Nationalversammlung tauchte die Frage über die Eisenbahnkonvention zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei auf. Der Bericht[1]) der Kommission, der diese Angelegenheit anvertraut war, ergibt, daß die bulgarische Regierung bereits am 15./27. Juni 1880 von seiten der österreichisch-ungarischen Regierung aufgefordert worden war, den ihr im Berliner Vertrag auferlegten Verpflichtungen möglichst schnell nachzukommen. Man bezog sich auf die Verpflichtungen Bulgariens gegenüber der hohen Pforte, die der bulgarischen Regierung nach § 10 des Berliner Vertrages auferlegt waren, selbstverständlich nur soweit die Eisenbahnen auf bul-

[1]) Aus den Protokollen der 3. Nationalversammlung. II. Session, Buch I, S. 156.

garischem Gebiet in Betracht kamen und forderte, daß die dazu nötigen Verträge zwischen den vier oben genannten Staaten geschlossen werden müßten. Im übrigen hoffte man, daß der schnelleren Erledigung dieser Sache keine Hindernisse im Wege stünden und hielt die Frage für reif genug, um sie zu lösen.

Auf diese Note antwortete die bulgarische Regierung mit einem Dank für die Anregung und bat gleichzeitig um die Zustellung der Dokumente, in denen die Verpflichtungen der hohen Pforte betreffs der Eisenbahnverbindung eingehender dargelegt waren. Die bulgarische Regierung wünschte natürlich auf Grund der erlangten Kenntnisse ihre Delegierten für die bevorstehende Eisenbahnkonkurrenz genau instruieren zu können.

Hieran schloß sich ein mehrfacher Notenwechsel. In der letzten Note vom 16./28. Oktober 1880 wurden der bulgarischen Regierung die beiden am 10. Juli und 30. September 1875 zwischen Österreich-Ungarn und der hohen Pforte gewechselten Noten mitgeteilt, die alle erwünschte Belehrung enthielten. Zugleich wurde die bulgarische Regierung noch einmal eingeladen, ihren Delegierten nach Wien zu schicken, damit die Verhandlungen ihren Anfang nehmen könnten. Doch ehe sie darauf einging, bat sie ihr zuzusichern, daß ihr für Herstellung der Verbindungsbahn die gleiche Zeit und die gleiche Entschädigung wie der Türkei zugestanden würde. Erst nachdem ihr dies versprochen worden war, entschloß sich der Ministerrat zwei Delegierte nach Wien zu senden.

In Wien angelangt, erhielten die bulgarischen Gesandten vor Eröffnung der Konferenz von der österreichisch-ungarischen Regierung eine Zuschrift, die in 5 Punkten den Plan einer Regelung der Verhältnisse zwischen der bulgarischen Regierung und der Gesellschaft der orientalischen Bahnen enthält.

Da die Gesandten keine Vollmacht hatten, sich hierüber zu äußern, mußten sie nach Sofia zurückkehren, um die Meinung der Regierung zu hören. Erst nachdem der Ministerrat am 21. März 1881 sich eingehend damit beschäftigt hatte, konnten den Delegierten die nötigen Instruktionen gegeben werden.

Die bulgarischen Gesandten vertraten sodann bei den Beratungen in Wien folgende Grundsätze[1]): 1. der Berliner Vertrag hat Bulgarien hinsichtlich der Eisenbahnverpflichtungen an die

[1]) Protokolle der 3. Nationalversammlung II. Session, Buch I, S. 163.

Stelle der hohen Pforte gesetzt, ohne im voraus zu bestimmen, worin dieselben bestehen; 2. die Verpflichtungen der hohen Pforte gegenüber Österreich-Ungarn fühlt sich die bulgarische Regierung gezwungen zu übernehmen, allerdings nur für die Verbindungsbahn auf bulgarischem Gebiet, trotzdem diese Abmachungen durchaus nicht auf den allgemein üblichen internationalen Formen beruhen; 3. die Verpflichtungen gegenüber der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen lehnt die bulgarische Regierung ab, weil sie nicht mit den Vertragsbestimmungen übereinstimmen, und 4. die bulgarische Regierung wird immer bestrebt sein, die Unabhängigkeit jeder Eisenbahnverwaltung zu verteidigen[1]).

Die bulgarischen Gesandten hatten einen sehr schweren Stand, bis sie ihre Forderungen durchsetzen konnten. Insbesondere fanden sie den heftigsten Widerstand, als sie die Unabhängigkeit der Eisenbahnverwaltung auf bulgarischem Territorium beanspruchten. Die österreichisch-ungarische Regierung wollte, daß die Eisenbahn Zaribrod-Belowo entweder der serbischen Regierung, oder der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen zur Verwaltung übergeben würde. Außerdem verlangte Österreich-Ungarn, daß auf allen Verbindungsbahnen die österreichisch-ungarischen Betriebsvorschriften gelten sollten. Alle diese Bestrebungen der österreichisch-ungarischen Regierung, die darauf gerichtet waren, die Freiheit der anderen Eisenbahnverwaltungen zu unterdrücken, fanden keine Zustimmung.

Außerdem verlangten die bulgarischen Gesandten eine einjährige Verlängerung der Frist für die Ausführung des Baues, damit die nötigen Baumaterialien bequem und billig bis zur Grenze befördert werden könnten. Diese Frist sollte von dem Tage an gerechnet werden, wo die türkische Verbindungsbahn dem Betriebe übergeben würde. Es gelangte jedoch nicht, den allgemeinen Widerstand, der sich dagegen geltend machte, zu überwinden. Offiziös versprach Österreich-Ungarn dem bulgarischen Delegierten, bei der türkischen Regierung seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß die Schienen der türkischen Verbindungsbahn eher gelegt würden, damit sie beim Bau der bulgarischen Strecke benutzt werden könnten. Daraufhin erklärten sich die Abgesandten zufriedengestellt.

---

[1]) Österreich-Ungarn wollte die Verwaltung der ganzen Verbindungsbahn in höchstem Grade beeinflussen.

Gleichwohl erreichte die Konferenz ihren Zweck noch nicht. Die türkischen Delegierten hielten sich bei allen behandelten Fragen sehr zurück, da sie nicht die nötige Vollmacht besaßen. Deshalb konnte auch die Konvention nicht unterschrieben werden. Weil aber die türkischen Delegierten lange Zeit keine Vollmacht erhielten, machten die bulgarischen Gesandten den Vorschlag, die Konvention vorläufig nur von den anderen Gesandten unterzeichnen zu lassen. Dieser Vorschlag wurde angenommen und in der letzten Sitzung am 12. Juni 1881 abgehalten. In derselben mußten die türkischen Gesandten mitteilen, daß sie aus Mangel an Instruktionen der Konvention nicht beitreten könnten. Die Gesandten Österreich-Ungarns, Serbiens und Bulgariens unterschrieben und die Sitzungen der Vierer-Konferenz wurden einstweilig vertagt, bis die türkische Regierung eine bestimmte Stellung zu der Frage genommen hatte.

Am Ende desselben Jahres erhielt die bulgarische Regierung wiederum eine Einladung, ihre Delegierten nach Wien zu schicken, wo nun die Angelegenheit endgültig geregelt werden sollte. Die erste Sitzung dieser zweiten Verhandlungsperiode fand am 16. Februar 1882 statt. Bei dieser erhoben die türkischen Delegierten ganz neue Forderungen, für die die Konferenz gar nicht zuständig war. Sie verlangten, daß die Verpflichtungen der hohen Pforte und Bulgariens gegenüber der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen genau bestimmt werden sollten. Die bulgarischen Delegierten dagegen lehnten das grundsätzlich ab, und nach einigen Sitzungen schlossen sich die anderen Gesandten, mit Ausnahme der türkischen, dieser Auffassung an. So wurde die Konvention nochmals von Österreich-Ungarn, Serbien und Bulgarien angenommen, ohne freilich den endgültigen Abschluß erlangen zu können, da die türkischen Delegierten noch immer ihre Unterschrift verweigerten.

Zum letzten Male wurden die Delegierten am 24. April 1883 einberufen und jetzt konnte die Konvention endgültig werden, da die türkischen Delegierten dank der Vermittlung der Regierung Österreich-Ungarns sich zur Annahme bereit erklärt hatten. Nunmehr schien alles erledigt und die Unterzeichnung konnte auf den nächsten Tag festgesetzt werden, als plötzlich die bulgarischen Delegierten erklärten, daß sie in so kurzer Zeit die Konvention nicht unterschreiben dürften, weil sie noch auf Ergänzungsvorschriften warten müßten. Und sie verweigerten ihre Unterschrift solange, als Baron Hirsch, der eigentliche Vertreter der Betriebsgesellschaft

der orientalischen Bahnen, nicht auf die Rechte verzichtet hatte, die ihm § 10 des Berliner Vertrages zuerkannte. Für das bulgarische Eisenbahnwesen war dieser Verzicht von größter Bedeutung. Die bulgarische Regierung wollte eine Einmischung in ihre Eisenbahnangelegenheiten durch die Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen, an deren Spitze Baron Hirch stand, vermeiden. Sie mußte wünschen, daß das Eisenbahnwesen im ganzen Lande allein der Regierung hinterstellt würde. Die über diesen Punkt geführten Verhandlungen bewogen die österreichisch-ungarische Regierung dazu, sich den bulgarischen Delegierten gegenüber dafür zu verbürgen, daß die Angelegenheit zugunsten der bulgarischen Regierung erledigt werden sollte. Hierauf unterzeichneten sie am 27. April 1883 im Ministerium des Äußeren in Wien die Konvention und begaben sich sofort nach Paris, um mit Baron Hirsch zu verhandeln. Ihre Bemühungen hatten vollen Erfolg. Am 31. Mai 1883 unterschrieb Baron Hirsch eine diesbezügliche Erklärung, die das bulgarische Eisenbahnwesen stark entlastete und seine freie Entwicklung ermöglichte.

Auf diese Weise wurde die Frage über die Bulgarien durch den Berliner Vertrag auferlegten Verpflichtungen ziemlich erfolgreich erledigt, da der Schwerpunkt nicht darin lag, daß überhaupt die Annahme einer solchen Konvention zugelassen wurde, sondern vielmehr in ihren Grundzügen. Die zweckentsprechende Formulierung dieser Grundsätze war für Bulgarien entscheidend. Auf die Konvention mußte Bulgarien eingehen, da eine Verpflichtung vorlag; wenn sich Bulgarien zu den kultivierten Staaten rechnen wollte, so mußte es sich bereit erklären, deren Vorteile und Nachteile zu tragen. Jedoch niemand konnte der Regierung verdenken, daß sie die Landesinteressen wahrzunehmen sich bemühte.

Der erste Paragraph der Konvention normierte die Verpflichtung der Vertragsstaaten, die in den §§ 2, 3, 4 und 5 derselben Konvention bezeichneten Verbindungsbahnen[1]) spätestens bis zum 15. Oktober 1886 in Betrieb zu setzen. Über die Verbindungspunkte und den

---

[1]) Diese Bahnen sind:
a) Budapest-Simony-Serbische Grenze.
b) Belgrad-Nisch.
c) Nisch-Pirot-Zaribrod.
d) Nisch-Wranja-Türkische Grenze.
e) Zaribrod-Sofia-Türkische Grenze.
f) Belowo-Bulgarische Grenze und
g) Saloniki-Mitrowitza-serbische Grenze.

Grenzdienst sollten die Nachbarländer untereinander Vereinbarungen treffen. Die auf Grund dieser Konvention zu bauenden Strecken sollen die normale Spurweite von 1436 mm haben, der Wagen- und Fahrpark muß so beschaffen sein, daß er sich auf allen diesen Bahnen ohne irgend welches Hindernis bewegen kann, die Signalisation sollte dieselbe sein wie auf den österreichisch-ungarischen Bahnen. Die Regelung der Tarifpolitik wurde den bestreffenden Eisenbahnverwaltungen selbst überlassen. Nur für den internationalen Verkehr war die Ausarbeitung gemeinsamer Tarife geplant, die auf dem Prinzip der Meistbegünstigung beruhen sollten. Die Verwaltungen der oben genannten Eisenbahnen waren verpflichtet, direkte Verbindungen zur Beförderung von Personen und Kraftgütern einzuführen. Da aber der Zweck dieser Bahnen nicht nur in der Verbindung der Vertragsstaaten besteht, sondern auch in der mit ganz Mitteleuropa, so soll jede Eisenbahnverwaltung dafür sorgen, daß ihre Züge einen direkten Anschluß an die Züge der Verbindungsbahnen haben. Es soll täglich in jeder Richtung, zwischen Konstantinopel und Saloniki einerseits, und Wien und Budapest andererseits, wenigstens ein Zug verkehren, und zwar mit einer Minimalgeschwindigkeit von 35 km pro Stunde.

Dies sind die wichtigsten Bestimmungen dieser Konvention. Im allgemeinen sollten alle Vertragsstaaten zur Entwicklung des internationalen Verkehrs beitragen — sie sind moralisch verpflichtet, einander möglichst entgegenzukommen, damit dieses Ziel leichter erreicht werden kann.

c) Das Gesetz von 1884.

Der Konvention zufolge hatte Bulgarien möglichst schnell den übernommenen Verpflichtungen nachzukommen. Am 5. Dezember 1884 befaßte sich daher die Nationalversammlung mit dem ersten Entwurf zu einem „Gesetz für die Eisenbahnwege“. Wie schon eben gesagt, war damals allen Volksvertretern klar, daß die Eisenbahnen für das zukünftige Wirtschaftsleben des Landes von größter Bedeutung seien und deshalb ihre Entwicklung von vornherein in zweckmäßig festgesetzten Grundsätzen vor sich gehen müßte. Aus dieser Überzeugung heraus fühlte sich die Regierung bewogen, für den Erlaß eines allgemeinen Eisenbahngesetzes zu sorgen. An Erfahrungen, die immer nötig sind zur Vervollkommnung des zu schaffenden, fehlte es im Lande selbst. Dafür konnte man sich aber an andere Staaten, die seit langen Jahren Eisenbahnen be-

saßen, halten, deren Politik dann in der Tat maßgebend wurde. Von vornherein schloß man sie an den Staatsbahngedanken an. In den Motiven zum Entwurf des Gesetzes ist gesagt: „Bei den im vorliegenden Prospekt niedergelegten Gesichtspunkten ist davon ausgegangen, daß die Eisenbahnen im Fürstentum Staatseigentum zu bilden haben und daß Privatgesellschaften in Bulgarien weder der Bau auf eigene Rechnung, noch den Betrieb von Eisenbahnen im Konzessionswege zu überlassen ist. Zur Annahme dieser Grundsätze wurde die Regierung angesichts der vielen Beispiele im Ausland und infolge im Inlande selbst gemachten Erfahrungen veranlaßt. Der Ausbau von Eisenbahnen durch Privatgesellschaften ist stets ein spekulatives Unternehmen, wobei es den Unternehmer einzig und allein darum zu tun ist, ein gewisses Kapital unter vorteilhaften Bedingungen anzulegen. Dabei spielt selbstverständlich der eigene Gewinn der Unternehmer die Hauptrolle, ein Umstand, welcher in den meisten Fällen dem betreffenden Staate Schaden zufügt, ohne daß auch die Gegenden, welche von solchen Eisenbahnen berührt werden, sonderliche Vorteile hätten. Ganz anders ist es aber, wenn Eisenbahnen auf eigene Kosten des Landes gebaut und von ihm selbst verwaltet werden. In letzterem Falle spielt der Privatgewinn eine untergeordnete Rolle; der Staat wird schon dadurch einigermaßen zufriedengestellt, daß ihm die Linie keinen unmittelbaren Schaden verursacht und versöhnt sich leicht mit etwaigen geringeren Verlusten durch die Erwägung, daß die Bahn zu der Entwicklung der Landesverhältnisse beiträgt und der Bevölkerung Bequemlichkeiten verschafft, deren ein zivilisierter Staat bedarf. Diese Anschauung ist so einfach, daß sie weiterer Beweise nicht bedarf“ [1]).

In diesem Sinne sind die Grundsätze des allgemeinen Eisenbahngesetzes gehalten. In den Debatten während der drei langdauernden Sitzungen, in denen es beraten wurde, verlauteten freilich auch entgegengesetzte Meinungen, die aber keinen Einfluß auf die Entscheidung auszuüben vermochten. Man bekannte sich zum Prinzip des Staatseisenbahnsystems: die §§ 5, 6 und 7 bestimmen, daß die Eisenbahnen Eigentum des Staates sind und von der Regierung auf Staatskosten betrieben werden. Privatgesellschaften und Privatpersonen ist nicht erlaubt solche zu bauen und zu betreiben, mit Ausnahme der sogen. Industriebahnen, die nicht der

[1]) Aus der Erklärungsnotiz, S. 62 (bulg.) auch bei G. Keller a. a. O. S. 211 und 212.

öffentlichen Benutzung dienen. Zum Bau jeder Eisenbahn ist die Zustimmung der Nationalversammlung erforderlich, die auch die Bauweise bestimmt. Drei solche stehen ihr zur Auswahl: 1. Bau durch Generalunternehmung; 2. Bau durch geteilte Unternehmung und 3. in besonderen Fällen mit Heranziehung des Militärs. Über die Beschaffung der nötigen Mittel hat ebenfalls die Nationalversammlung zu entscheiden.

Dieses das reine Staatsbahnsystem durchführende Gesetz ist von einigen Seiten als den Verhältnissen nicht Rechnung tragend bezeichnet worden. Ingenieur P. Nikoloff[1]) und Prof. G. T. Danailoff[2]), die in ihren Broschüren die Systemfrage behandeln, meinen, daß es für Bulgarien viel günstiger gewesen wäre, wenn man das Privateisenbahnsystem gewählt hätte. Der erstere bezeichnet die Artikel des Grundgesetzes, die die Ausführung des Staatsbahnsystems verordnen, als die „kranke“[3]) Stelle unserer Eisenbahngesetzgebung; der zweite charakterisiert die bulgarische Eisenbahnpolitik als „falsch und den Verhältnissen nicht entsprechend“[4]). Beide sprechen sich vom theoretischen Standpunkt aus für das Staatsbahnsystem aus, betreffs Bulgarien hingegen sind sie entgegengesetzter Ansicht, und zwar wegen der schlechten Finanzverhältnisse des Landes. Nach längeren Erörterungen zieht dann Prof. Danailoff die Folgerung, daß „nach der bitteren Enttäuschung unsere Regierung vernünftiger über die Frage denken soll, indem sie auch den Privatgesellschaften erlaubt, Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben“[5]).

Unserer Meinung nach sind diese Behauptungen vollständig grundlos. Gewiß erfreut sich das Land keiner glänzenden Finanzverhältnisse, besonders wenn man die Periode bis gegen 1901 (die Zeit, in welcher die Broschüre des genannten Professors geschrieben wurde) in Betracht zieht, daß die Lage aber tatsächlich so mißlich sein soll, um die staatliche Verwaltung der Eisenbahnen unmöglich zu machen, scheint uns ein zu pessimistischer Standpunkt zu sein. Die Kapitalzinsen, die alljährlich in das Staatsbudget aufgenommen werden, sind wohl eine nicht unbedeutende Last für den Staats-

[1]) Nikoloff, „Einige Worte über unsere Eisenbahnen“, Sofia 1892 (bulg.).
[2]) G. T. Danailoff, „Unsere Eisenbahnen“, Sofia 1902 (bulg.).
[3]) Nikoloff a. a. O. S. 38.
[4]) Danailoff a. a. O. S. 84.
[5]) Ebenda, S. 84.

haushalt, das ist aber immerhin noch kein Grund zur Änderung der Eisenbahnpolitik. Da das Land sich noch nicht stark entwickelt hat, ist der Verkehr auch nicht so rege, daß sich die Eisenbahnen gut verzinsen können. Diese Tatsache war freilich allen, die für den Bau der Eisenbahnen eintraten, im voraus bekannt. Für die ersten Jahre wenigstens hielten sie es für sicher, daß ein ziemlich großer Zuschuß bezahlt werden müßte, trotzdem aber forderten sie den Bau von Eisenbahnen, weil dieselben ihrer Meinung nach zu der kulturellen Entwicklung des ganzen Landes am meisten beitragen und gleichviel ob sie sich gut oder schlecht rentieren, den wichtigsten aller Faktoren zur Entwicklung des Landes bilden würden. Das alles sind Punkte, bei denen die Lichtseiten des Staatsbahnwesens am meisten hervortreten, und wenn der Staat sein Budget bewußterweise mit solchen Ausgaben belastet, so ist ihm das gewiß hoch anzurechnen. Der einzige vom Staat verfolgte Zweck darf nicht allein dahingehen, Überschreitungen des Budgets zu vermeiden — es sind ihm vielmehr auch sozialpolitische Verpflichtungen auferlegt, denen er selbst unter großen Opfern nachkommen muß.

Es ist unklar, womit eigentlich Prof. Danailoff begründen will, daß die finanzielle Lage des Landes sich besser gestalten würde, wenn der Staat das Eisenbahnwesen nicht in seine eigene Hand nimmt. Er kann doch nicht behaupten wollen, daß die Eisenbahnen für Bulgarien überflüssig sind. Nimmt sich aber der Staat der Angelegenheit nicht an, so muß Bulgarien sich dem Privateisenbahnwesen zuwenden. Dann fragen wir aber, unter welchen Bedingungen im allgemeinen eine Privatgesellschaft den Bau und Betrieb der bulgarischen Eisenbahnen hätte übernehmen wollen? Wodurch hätte das Land wohl die Anlage fremder Kapitalien herbeizuführen vermocht? Ausländische Privatgesellschaften, die sich über die Verhältnisse vorher genau unterrichtet haben würden, wären sich wohl bald darüber klar geworden, daß der geringe Verkehr keinen ausreichenden Reingewinn abgeworfen hätte. Sie würden mithin sicher nur dann bereit gewesen sein, irgend eine Bahn zu bauen, wenn Bulgarien sich bereit erklärt hätte, außer den jährlichen Zinsen noch gewisse Subventionen zu zahlen. Die Folge davon wäre gewesen, daß erstens das Publikum von den Privatgesellschaften hart ausgebeutet worden wäre, und zweitens, daß die Staatskasse doppelt so stark belastet würde als das jetzt der Fall ist. Ganz im Gegenteil sind wir demnach geneigt die Paragraphen

des Grundgesetzes, die sich entschieden für das Staatseisenbahnsystem aussprechen, als die „gesündeste" Stelle der ganzen bulgarischen Eisenbahngesetzgebung zu bezeichnen[1]).

2. Gesetze, das Eisenbahnnetz betreffend.

Unabhängig davon, daß der Bau jeder einzelnen Strecke durch ein besonderes Gesetz bewilligt werden muß, hat man in Bulgarien danach gestrebt, durch das sogen. „Gesetz zum Projekt und Ausbau des Eisenbahnnetzes in Bulgarien" [2]) ein System der zu bauenden Eisenbahnen zu entwerfen, das allmählich zur Ausführung gebracht werden sollte. Man war dabei der Ansicht, daß, nachdem einige Eisenbahnen vorhanden waren, die Lage genügend geklärt sei, um im voraus einheitlich und planmäßig in Zukunft vorgehen zu können, und sich von Fehlern zu bewahren. Ob und wie das gelungen ist, wird an anderer Stelle zu besprechen sein.

Vor allem beschäftigt sich dieses Gesetz mit der sogen. Zentralbahn, und zwar nur mit der Fortsetzung der Strecke Sofia-Roman, die in jener Zeit bereits der Vollendung sich näherte. In einem Gesetz vom 18. Dezember 1888[3]) wird bestimmt, daß diese Bahn ihren Anfang in Küstendil, an der türkischen Grenze, nehmen und dann über Sofia, Plewen, Lowetsch, Sewliewo, Tirnowo und Schumen die Eisenbahn Rustschuk-Warna erreichen soll. Da diesem Plan aber die genügende Grundlage fehlte, war ihm schon im Entstehen das Urteil gesprochen. Man nahm leider keine technischen Untersuchungen vor und wollte gedachte Richtung nur ungefähr eingehalten wissen. Nur der Gedanke war maßgebend, die wichtigsten in dieser Richtung liegenden Städte mit einer Hauptbahn unmittelbar zu verbinden. Das war zwar an und für sich richtig; wenn man

---

[1]) In seiner Abhandlung „Über den wirtschaftspolitischen Entwicklungsgang Bulgariens", in Schmollers Jahrbücher 1897, 2. Heft, drückt sich Ströll auf S. 63 folgendermaßen darüber aus: „Zum Heile Bulgariens entschied man sich schon im damaligen Stadium der Dinge für ein System kräftiger Staatsbahnpolitik". Leider ist man später diesem Gesetze untreu geworden. Wenn auch ausnahmsweise, wurde doch dem Privatbahnsystem Platz eingeräumt, weswegen das bulgarische Eisenbahnsystem als nicht vollständig durchgeführtes Staatsbahnsystem zu betrachten ist. Über diesen Vorgang wird im Laufe der Arbeit eingehender die Rede sein.

[2]) Achte ordentliche Nationalversammlung, I. Session 15./10. bis 20./12. 1894. Buch I, S. 751.

[3]) Fünfte ordentliche Nationalversammlung, II. Session 15./10. bis 18./12. 1838, S. 62—75.

aber die heimischen Verhältnisse etwas eingehender prüft, so muß man zu einem anderen Schlusse kommen. Außerdem stellte sich nach einigen technischen Untersuchungen heraus, daß die oben genannte Richtung ungünstig war. Deshalb wurde die Richtung Plewen-Gornja-Orjachowitza-Schumen gewählt. In die technischen Einzelheiten dieser Frage einzugehen ist hier nicht der geeignete Platz; wir wollen nur hervorheben, daß man Lowetsch, Sewliewo und Tirnowo abseits liegen ließ. Darüber, ob dies zweckmäßig war, werden wir bei der allgemeinen Betrachtung des ganzen Eisenbahnnetzes uns aussprechen.

Im Zusammenhang mit dieser Änderung wurde das zukünftige Eisenbahnnetz des Landes entworfen. Es gibt Haupt- und Nebenbahnen. Die ersteren müssen die normale Spurweite von 1435 mm, keine Steigungen, die 25 ‰ überschreiten und keine Krümmungen mit einem kleineren Radius als 240 m haben. Als solche gelten: 1. die Zentralbahn, 2. die Transbalkanische Bahn und 3. die Parallelbahn.

Die Nebenbahnen, die nur eine untergeordnete Bedeutung haben, besitzen eine Spurweite von 750 -800 mm, eine Maximalsteigung bis 35 ‰ und Krümmungen mit einem Radius bis zu 50 m. Als solche werden gelten: 1. eine Zweigbahn von der Zentralbahn nach Lowetsch; und ebenso nach Sewliewo und Gabrowo; 2. Sliwen-Kulakli; 3. Mesdra-Widin; 4. eine Zweigbahn von der Zentralbahn nach Eski-Dschumaja und Osman-Pasar; 5. Plowdiw-Karlowo und 6. die Strecke, welche die Zentralbahn mit der Linie Jambol-Burgas verbindet. Wenn es sich aber bei den technischen Untersuchungen herausstellt, daß die von der Spurweite abhängigen Ersparnisse nicht 30 % übersteigen, so soll jede von den oben angegebenen Strecken normalspurig gebaut werden. Zum Ausbau aller dieser Eisenbahnen wird der Regierung ein Kredit von 105 Mill. Frs. bewilligt.

Drei Jahre später schuf man ein neues „Gesetz zur Erweiterung des bulgarischen Staatseisenbahnnetzes“ [1]). Damit wollte man freilich nur das alte Gesetz etwas ergänzen. Diesem Gesetz zufolge werden der Regierung die technischen Untersuchungen und der Bau folgender Bahnlinien auferlegt: a) Verbindungsbahn von Sliwen aus bis zu irgendeinem Punkt an der transbalkanischen Bahn;

[1]) Neunte Nationalversammlung, I. Session 1./12. 1896 bis 27./2. 1897, Bd. III, S. 319.

b) eine normalspurige Bahn, die Swischtow mit der Zentralbahn verbindet; c) eine Zweigbahn von der Linie Rustschuk-Warna nach Silistra; d) eine Zweigbahn von derselben Linie aus nach Dobritsch; e) eine Zweigbahn von der Bahn Mesdra-Widin aus nach Berkowitza; f) eine Bahn, welche die Stadt Tutrakan mit der schon vorhandenen Bahnen verbinden soll und zuletzt g) eine Bahn, die die Stadt Samokow mit den existierenden oder zu bauenden Bahnen verbindet.

Im Zusammenhang damit wird die Regierung beauftragt, den Bau der Bahnen: Mesdra-Lom-Widin; Swischtow-Gradischte; Sliwen-Kulakli und Radomir-Türkische Grenze auszuführen und möglichst schnell in Betrieb zu setzen.

Die unter c, d, e, f und g angegebenen Bahnen werden schmalspurig gebaut und es wird der Regierung überlassen, in jedem einzelnen Falle nach dem Ergebnis der technischen Untersuchungen und nach dem zu erwartenden Verkehr und Betriebseinnahmen die Spurweite zu bestimmen. Der Ausbau aller genannten Linien soll nach und nach aus den Mitteln, die in dem Gesetze vom 20. November 1894 bewilligt worden sind, bewerkstelligt werden.

Mit diesem Ergänzungsgesetze scheint man nicht vollkommen zufrieden gewesen zu sein, da bald darauf ein neues „Gesetz zur Ergänzung des Gesetzes zum Projekt und Bau des Eisenbahnnetzes in Bulgarien“ [1]) verfaßt wurde. Nach diesem Gesetz soll die Regierung durch Generalunternehmung (à forfait) den Bau folgender Bahnen ausführen: Radomir-Küstendil-Türkische Grenze; Mesdra-Lom-Widin; Swischtow-Gradischte und Sliwen-Kulakli. Außerdem soll die Regierung technische Untersuchungen vornehmen für eine Bahn, die von irgendeinem Punkt der Linie Radomir-Küstendil auslaufen und die Richtung nach Dupnitza-Türkische Grenze einschlagen soll, was eigentlich schon in den Gesetzen vom 20. Dezember 1894 und 26. Februar 1897 vorgesehen worden war. Ferner muß die Regierung eine neue Untersuchung für die Strecke Gabrowo-Kasanlik durch den Schipkapaß vornehmen, wobei Steigungen bis zu 33 $^0/_{00}$ zugelassen werden. Dann wird der Bau der transbalkanischen Bahn von Tirnowo aus durch Gabrowo, Kasanlik nach den südbulgarischen Bahnen begonnen.

In diesen Grenzen bewegt sich die „ideelle“ Seite des Schaffens

[1]) Neunte Nationalversammlung, II. Session 15./10. bis 15./12. 1897, Buch III, S. 406.

auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Das ist die Vorlage, die mit der Wirklichkeit in einem gewissen tatsächlichen Zusammenhang steht, sich aber mit ihr keineswegs deckt. Man legte einen großen Eifer zutage und hat vieles vorausbestimmt, was außerhalb der Grenzen der Möglichkeit lag. Und es wurden genug Fehler begangen infolge der Schnelligkeit, mit der man arbeitete. Streit und gegenseitige Bekämpfung der politischen Parteien trugen ferner wesentlich dazu bei, daß einerseits die Bestimmungen der verschiedenen Gesetze derartige Umwandlungen durchmachen mußten, und daß andererseits nicht alles, was geplant war, zur Ausführung gelangte, wovon wir uns in den folgenden Betrachtungen überzeugen werden. Doch bevor wir darauf eingehen, muß noch das folgende Gesetz kurz besprochen werden.

3. Gesetz für die Industriebahnen[1]).

Mit der Entwicklung der Industrie und mit dem Fortschreiten der Zeit überhaupt, hat es sich als nötig erwiesen, daß die Beziehungen der Eisenbahnlinien zu industriellen Unternehmungen, mit denen sie durch die Gleise verbunden sind, näher bestimmt werden.

Die Strenge des Gesetzes von 1884, welches in der Bemerkung zu § 7 verlangt, daß für jede solche Bahn die Genehmigung der Nationalversammlung vorher einzuholen ist, wirkte hemmend auf die Entwicklung der Industrie und dadurch auf den Betrieb der Eisenbahnen selbst. Die Erlangung einer solchen Genehmigung war mit vielen Schwierigkeiten verbunden, und außerdem war das alte Gesetz sehr unbestimmt gehalten, so daß die Verhältnisse keineswegs näher geregelt waren. Zur Abschaffung dieser Mißstände wurde in der neunten Nationalversammlung[2]) ein Gesetz angenommen, das wir nachstehend besprechen wollen.

Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ist den Privatgesellschaften erlaubt, Eisenbahnen zu bauen, welche die Verbindung irgendeiner Industrieunternehmung mit den Staatsbahnen bezwecken. Alle Unkosten, die sich nicht nur durch den Bau der Bahn selbst, sondern auch für die davon abhängigen Änderungen auf dem Gebiete der Staatsbahnen ergeben, sind von der Privat-

[1]) Darunter sind Strecken zu verstehen, die die Staatseisenbahn mit verschiedenen industriellen Unternehmungen, Bergwerken und dergleichen verbinden.

[2]) II. Session 15./10. bis 15./12. 1897, Buch II, S. 283.

unternehmung zu tragen. Die Arbeiten außerhalb des Verbindungspunktes werden durch den Unternehmer unter der Aufsicht der Eisenbahnverwaltung ausgeführt, innerhalb desselben aber durch die Arbeiter der Staatsbahnen auf Kosten des Unternehmers. Alle Materialien, die für den Ausbau der Bahn nötig sind, werden vorher von der Staatsverwaltung dahin geprüft, ob sie dem Material der Staatsbahnen gleichwertig sind. Nach der Vollendung wird die Bahnstrecke von einer staatlichen Kommission untersucht und erst dann, wenn sie den technischen Erfordernissen genügt, dem Verkehr übergeben. Während der Betriebszeit ist der Unternehmer verpflichtet, alle von der Staatsbahn verlangten Neuerungen zur Sicherheit des Verkehrs und Erleichterung des Dienstes einzuführen. Die Unterhaltung der Bahn ist Sache des Unternehmers, den Teil aber, der sich in dem Gebiete der Staatsbahnen befindet, verwaltet diese selbst, wofür der Unternehmer alljährlich die erforderlichen Kosten vorausbezahlt. Der Transport von leeren und beladenen Wagen wird entweder durch die Staatsbahn oder durch die Unternehmung vermittelt — je nachdem es im Vertrag beschlossen ist — auf alle Fälle aber hat die Unternehmung dieselben Sätze zu bezahlen, die in dem Tarif zur gegenseitigen Benützung des rollenden Materials der Bundeseisenbahnen[1]) angegeben sind. Der ganze Dienst wird geregelt nach den Verordnungen, die bei den Staatsbahnen gelten. Die Eisenbahnverwaltung hat das Recht, den Dienst zeitweise oder für immer aufzuheben, wenn es das Interesse des Staates erfordert. Dasselbe Recht steht auch dem Unternehmer zu, nur muß er vorher der Eisenbahnverwaltung davon Mitteilung machen. Während der Betriebszeit kann die Verwaltung der Staatsbahnen auch die Privatgleisanlage ohne irgendwelche Entschädigung benützen. Dem Besitzer der Privatbahn ist es verboten, Verträge mit anderen Unternehmungen zu schließen, die den Zweck haben, dessen Bahn mit einer anderen zu verbinden. Jeder Unternehmung ist es gestattet, private Spezialwagen zu besitzen, ohne daß aber dabei eine Tarifermäßigung eintritt.

Dies sind im großen und ganzen die wichtigsten Bestimmungen des betreffenden Gesetzes. Man ersieht daraus, daß die Frage ziemlich umfassend und allseitig behandelt worden ist. Wir finden aber, daß die Beschränkungen der Privatunternehmung immer noch etwas groß sind.

[1]) Darunter sind die Eisenbahnverwaltungen der Vierer-Konferenz zu verstehen.

IV. Abschnitt.

Der Ausbau der einzelnen Linien.

1. Serbische Grenze-Zaribrod-Sofia-Sarambej.

Lange Zeit kam man über bloße Versuche nicht hinaus. Das erste Gesetz, das auch wirklich zu einem sichtbaren Resultat führte, war das über den Bau der Strecke „Serbische Grenze—Zaribrod-Sofia-Wakarel". Es wurde zugleich mit dem Grundgesetz vom Jahre 1884 erlassen. Die Nationalversammlung bewilligte den Bau dieser Linie auf Grund der Bestimmungen der Viererkonferenz und des Eisenbahngrundgesetzes, wovon schon die Rede war. Nach den vorher unternommenen Schätzungen sollte diese Linie 17 Mill. Frs. kosten, 150000 Frs. pro Kilometer. Das zum Bauen nötige Geld sollte folgendermaßen beschafft werden: 10 Mill. Frs. werden aus dem Reservefonds entnommen, der Rest von 7 Mill. Frs. wird durch eine Anleihe im In- oder Auslande aufgebracht, unter der Bedingung, daß die Zinsen 5% nicht übersteigen; und die von der Regierung ausgegebenen Obligationen zu ihrem Nominalwert angenommen werden.

Die Art und Weise, wie die Regierung die Rückzahlung der Anleihe bewirken will, bedarf der Bestätigung der Nationalversammlung. Der Bau der Linie soll an irgendeine Privatperson oder Gesellschaft verdingt werden, allerdings auf Rechnung des Staates. Der Bau wird seitens des Staates durch zwei Kommissionen kontrolliert; eine technische Kommission unter der Direktion der öffentlichen Arbeiten, und eine Kontrollkommission, unter dem Finanzministerium stehend. Die ausländischen Baugesellschaften weigerten sich indes, sich diesen Bedingungen zu unterwerfen. Bei solchen Beschränkungen zu arbeiten seien sie nicht gewöhnt, sie meinten, daß die Sache hier genau so wie in Serbien, Rumänien und der Türkei vor sich gehen müßte. In diesen Ländern sind es die Baugesellschaften gewesen, welche die Klausel der Verträge

zu bestimmen hatten, in Bulgarien aber war das Gegenteil der Fall. Dieser Umstand trug wahrscheinlich viel dazu bei, daß verhältnismäßig wenig Konkurrenten erschienen, wie wir später noch sehen werden. Auch die internationalen Geschäftsleute wie Baron Hirsch, Bontoux und Strousberg bewarben sich nicht bei der Vergebung.

Es wurde der 10. Mai 1885 als Termin für den Zuschlag bestimmt, der in der Anwesenheit des Ministerrates stattfinden sollte. Nur drei Offerten waren eingegangen: 1. Magnes aus Bukarest; 2. Gubonin und Struwe aus Moskau und 3. Edmond Duval, Vertreter des Hauses Fives-Lille aus Paris. Die ersten zwei Offerten wurden zurückgewiesen, weil sie offenbar die Bestimmungen des Gesetzes nicht berücksichtigt hatten; und die dritte forderte einen Preis, der den Voranschlag um $1^1/_2$ Mill. Frs. überstieg. Es wurde daher ein neuer Zuschlag für den 14. desselben Monats bestimmt Diesmal lagen zwei Offerten vor: 1. von dem Vertreter der Firma Fives-Lille und 2. von Iwan Groseff aus Sofia, der 16900000 Frs. forderte, wofür der Bau ihm übergeben wurde[1]). Nach dem Vertrage sollte der Bau einschließlich des rollenden Materials und zweier Werkstätten von dem Unternehmer à forfait ausgeführt werden, wobei die oben angegebene Summe allmählich nach Maßgabe des Fortschreitens der Arbeit ausgezahlt werden sollte, und zwar zur Hälfte in Gold und zur Hälfte in Silber nach dem Tageskurse. Außerdem hatte die Regierung noch den nötigen Boden unentgeltlich abzutreten. Die Linie sollte an dem von der Vierer-Konferenz bestimmten Tage (15. November 1886) dem Betrieb übergeben werden.

Im Anfange gingen die Arbeiten ganz gut vorwärts, später aber hinderten politische Bewegungen — die Vereinigung Nord- und Südbulgariens und darauf der serbisch-bulgarische Krieg — den normalen Fortschritt des Baues. Nur in diesen Ursachen ist die verspätete Vollendung der Bahn begründet. Erst am 7. Juli 1888 konnte der Verkehr mit Lokalzügen eröffnet werden; die Verbindung mit Serbien wurde am 27. desselben Monates aufgenommen. Der internationale Verkehr war aber damit noch nicht hergestellt, da die türkische Verbindungsbahn Wakarel-Belowo (46 km) noch nicht vollendet war. Die türkische Regierung hatte den Ausbau

[1]) Darüber die Protokolle Nr. 27 und 29 des Ministerrates, in den Berichten der 4. Nationalversammlung, II. außerordentliche Session, S. 4 ff.

dieser Strecke, wegen Mangel an rollendem Material, einer „Société des raccordements“, an deren Spitze Vitalis stand, übergeben.

Wegen der Verspätung seitens der Türkei, sowie gegen die Zulassung von neuen Eisenbahngesellschaften auf bulgarischem Territorium, ohne daß man dies ihr mitgeteilt hatte, erhob die bulgarische Regierung Protest. Das war für die Interessen des Landes ganz ungünstig, weswegen die Regierung, nachdem sie die Sache höchstwahrscheinlich auf diplomatischem Wege vorbereitet hatte, die Linie Wakarel-Belowo am 15. Juli 1888 okkupierte. Sofort darauf ist an die türkische Regierung eine Note gerichtet worden, worin dieses Vorgehen mit höheren Staatsinteressen gerechtfertigt wird[1]). Nach gar nicht langer Zeit wurde die Sache mit der türkischen Regierung redlich geregelt, indem sich Bulgarien verpflichtete, eine jährliche Pachtrente von 1500 Frs. pro km zu bezahlen.

Es stellte sich aber bald heraus, daß der Bahnhof Belowo für den Grenzdienst ungünstig gelegen war, weshalb sich die Verwaltung der bulgarischen Staatsbahnen an die Gesellschaft der orientalischen Bahnen mit dem Vorschlag wandte, zur Grenzstation nicht Belowo, sondern den 9 km davon entfernten Bahnhof Sarambej zu wählen. Es sollte dieses auf Grund eines Vertrages geschehen, ungefähr in derselben Weise, wie es mit der serbischen Regierung vereinbart worden war, worauf wir später noch zu sprechen kommen werden. Die oben genannte Gesellschaft aber war nicht geneigt, mit der Verwaltung der bulgarischen Staatsbahnen in Verhandlungen einzutreten. Da gewisse Mißhelligkeiten in Betrieb der angrenzenden Strecken sich fortwährend wiederholten, beschäftigte sich der Ministerrat am 29. Januar 1894 mit dieser Frage. Das Resultat war die Mitteilung an den Vertreter der orientalischen Bahnen in Sofia, daß die bulgarische Regierung entschlossen sei, die 9 km lange Strecke Belowo-Sarambej gewaltsam zu besetzen und sich erst dann mit der betreffenden Gesellschaft ins Einvernehmen zu setzen. Am anderen Tage wurde auf Befehl des Ministeriums die Besetzung durch die Kreisverwaltung von Tatar-Pasardschik ausgeführt[2]). Auf diese Weise sah sich die Gesellschaft der orientalischen Bahnen genötigt, mit der

[1]) Vergl. Dimtschoff a. a. O. S. 79 ff.

[2]) Näheres darüber in der „Rede des Finanzministers Teodoroff“. Sofia 1894 (bulg.).

Verwaltung der Staatsbahnen in Verhandlungen zu treten, die endlich am 8. März 1894 zur Unterzeichnung einer Konvention führten. Danach haben die bulgarischen Staatsbahnen das Recht, mit ihren Zügen bis nach Sarambej zu fahren. Die Gesellschaft behält ihre Beamten in Belowo und Sarambej, zwecks Einnahme aller Gelder. Dagegen bekommen die Staatsbahnen eine jährliche Entschädigung von 1200 Frs. pro km und außerdem noch auf jeden Achsenkilometer 6 Stotinki[1]) für Instandhaltung der Bahn und ihres Betriebes. Niemals aber darf diese Summe pro Jahr und Kilometer weniger als 3800 Frs. betragen. Im ganzen haben die bulgarischen Staatsbahnen also für die Erhaltung der Bahn und den Betrieb gegen eine jährliche Entschädigung von mindestens 5000 Frs. pro km Sorge zu tragen.

Auf diese Weise bekam die bulgarische Regierung, die 176 wirkliche und 203 Tarifkilometer lange Linie Zaribrod-Sofia-Sarambej in ihre Hände. Der Dienst an der serbischen Grenze wird gemäß einer am 25. September 1887 zwischen den beiden Regierungen geschlossenen Konvention geregelt[2]). Danach hat die Übergabe der Züge und der sonstige Dienst in der Station Zaribrod, 5 km von der Grenze auf bulgarischem Boden, stattzufinden.

Der gesamte Dienst wird durch die Beamten der bulgarischen Staatsbahnen ausgeführt. Die Interessen der serbischen Staatsbahnen werden durch einen Vertreter und die ihm nötigen Hilfsbeamten und Bediensteten wahrgenommen. Derselbe hat aber nur beratende Stimme und darf sich in den allgemeinen Dienst nicht einmischen, oder irgendwie über die Angestellten der bulgarischen Staatsbahnen verfügen. In derselben Konvention werden auch Zoll-, Polizei- und Telegraphendienst eingehender geregelt. Das wichtigste dabei ist, daß alles durch die bulgarischen Beamten ausgeführt wird.

Nach Vollendung der Bahn machte der Unternehmer bei der Abrechnung höhere Ansprüche geltend, als der Vertrag normierte. Noch bevor die Regierung die Bahn endgültig übernahm, ließ sie dem Unternehmer durch ihre technische Kommission einen Bericht über die Summe, die ihm noch zu bezahlen war, überreichen. Danach sollte er noch 494642,75 Frs. empfangen, außer dem Garantie-

[1]) 1 Stotinka = 0,8 Pfg.

[2]) „Convention pour le raccordement des chemins de fer serbes – et bulgares entre Pirot et Zaribrod.“ Sofia.

fonds von 1359200 Frs., der ihm vertragsmäßig nach der definitiven Übergabe der Strecke zurückbezahlt werden mußte. Mit dieser Rechnung erklärte sich der Unternehmer nicht einverstanden und überreichte seinerseits eine andere, durch die er außer dem Garantiefonds eine Summe von 5311758,78 Frs. beanspruchte. Dieser große Unterschied in den Beträgen veranlaßte das Finanzministerium, die streitenden Parteien (die technische Kommission und der Unternehmer) zu gemeinsamer Beratung einzuladen, um womöglich eine Einigung auf friedlichem Wege zu erzielen. Diese Verhandlung führte zu dem Ergebnis, daß dem Unternehmer eine Summe von 3003311,42 Frs. zuerkannt wurde. Er erklärte sich aber mit diesem Beschlusse immer noch unzufrieden und verlangte 523837,36 Frs. mehr. Die technische Kommission wies diese, ihrer Meinung nach unbegründeten Ansprüche zurück und wandte sich an das Finanzministerium. Die darauffolgende Verhandlung der Angelegenheit im Ministerrate führte zu einem „speziellen Vertrag für die vorzeitige Liquidation der Unternehmung". Nach dem zweiten Paragraphen dieses Vertrages sollten dem Unternehmer 2844803,12 Frs. bezahlt werden. Mit den anderen, ihm bis dahin bezahlten 14718892,43 Frs. zusammen ergibt das eine Summe, die den Voranschlagspreis um 578695,55 Fr. übersteigt, und für „Verluste durch den serbisch-bulgarischen Krieg, für Ankauf von verschiedenen Materialien und Instrumenten und für Verzugszinsen angesetzt war" [1]).

So war der erste Schritt im Eisenbahnbau erfolgreich getan.

2. Rustschuk-Warna.

Die Geschichte dieser Bahn ist etwas älter als die des jungen bulgarischen Fürstentums. Sie war schon in Betrieb und ging durch das bulgarische Land, als die Grenzen des Staates festgesetzt wurden. England ließ infolge seines Wunsches, den bequemsten Weg nach Indien zu suchen, seinen Einfluß dahin wirken, daß eine Verbindungsbahn zwischen der Donau und dem Schwarzen Meere gebaut würde. Nachdem der erste Versuch mit der Bahn „Tscherna-Woda-Küstendsche" [2]) mißlungen war, hauptsächlich

[1]) Aus „Erklärende Notiz über den Vertrag für die vorzeitige Liquidation der Unternehmung für den Ausbau der Eisenbahnlinie Zaribrod-Sofia-Wakarel". Sofia (bulg.).

[2]) Näheres darüber bei Dimtschoff a. a. O. S. 5 ff.

wegen der Schwierigkeiten, denen man bei dem Bau des Hafens von Küstendsche begegnete, wandte England seine Augen auf das Projekt Rustschuk-Warna, weil der Warnaer Hafen von Natur sehr begünstigt ist und mit wenigen Kosten in den bequemsten Verkehr eingegliedert werden konnte. Die Türkei hatte auch Interessen an einer solchen Bahn, hauptsächlich militärische, die größtenteils gegen Rußland gerichtet waren. Außerdem hoffte man den Orientverkehr, der sich damals über Marseille und Triest vollzog, über diese Linie leiten zu können. Erwägt man, daß sich die Reise von Wien nach Konstantinopel über Warna um ungefähr 68 Stunden verkürzte und 80—90 Mk.[1]) billiger stellte, und daß für London und Paris derselbe Vorteil in Betracht kam — so waren diese Hoffnungen nicht unbegründet. Diese Umstände veranlaßten den Sultan im Jahre 1861 einen Firman auszugeben, durch welchen der Bau dieser Linie angekündigt wurde. 2 Jahre später schloß der türkische Gesandte in London mit einer Gesellschaft eine Konvention, die auch vom Sultan bestätigt wurde. Die hauptsächlichsten Bestimmungen dieser eigenartigen Konvention beschränken sich darauf, daß die Bahn eingleisig sein soll, und das aufgewendete Kapital 2 Mill. Pfd. St. nicht übersteigen darf. Dagegen wird die Betriebskonzession der Baugesellschaft für 99 Jahre erteilt; die türkische Regierung verpflichtete sich, während der ersten 33 Jahre eine jährliche Subvention von 140000 Pfd. St.; während der darauffolgenden 33 Jahre eine solche von 120000 Pfd. St. und die letzten 33 Jahre 100000 Pfd. St. zu bezahlen. Nach Abschluß dieser Konvention begann man im Jahre 1864 mit fieberhafter Eile zu bauen. Darauf einzugehen, wie der Bau ausgeführt worden ist, und in welchem Zustand sich die Linie bei der Aufnahme des Betriebes befand, ist kaum nötig[2]). Es charakterisiert die Unfertigkeit der Arbeit, daß die technische Kommission, die die Linie unmittelbar vor der Eröffnung durchsehen sollte, an verschiedenen Stellen meilenlang zu Pferde steigen mußte, da die Schienen noch nicht gelegt waren. Außerdem waren die einfachsten und notwendigsten Erdarbeiten nicht ausgeführt worden, weswegen bei Regenwetter die Bahn unter Wasser geriet. Leider gingen die an diese Bahn geknüpften Hoffnungen nicht in Erfüllung. Der Betrieb ließ zu wünschen übrig, indem der Verkehr der Züge ganz

[1]) Vergl. Dimtschoff S. 9.

[2]) Eingehendere Ausführungen bei Dimtschoff a. a. O. S. 8—16.

unregelmäßig war — im Winter monatelang stockte — vor allem aber wurden in dieser Zeit die Donaumündungen reguliert, so daß die großen Seeschiffe Braila und Galatz erreichen konnten. Demgemäß warf sich der Transitverkehr auf diese zwei Häfen und die Lage der Betriebsgesellschaft der Bahn Rustschuk-Warna wurde unerträglich. So erklärte sich, daß im Jahre 1869, 2 Jahre nachdem die Bahn in Betrieb gesetzt worden war, die ganze Unternehmung in die Hände der türkischen Regierung überging, für einen Preis von 2 Mill. Pfd. St., oder 180 180 Mk. pro Kilometer[2]). Doch auch diese behielt die Bahn nicht lange, sondern trat sie im Jahre 1873 an die orientalische Gesellschaft ab. Die versprochenen Subventionen von 140 000 Pfd. St. konnte die Türkei nur bis zum Jahre 1874 bezahlen. Dann kamen die großen politischen Bewegungen und Aufstände im ganzen Lande, deren Ende der russische Krieg war, die aber auch zur Folge hatten, daß die Türkei ihren finanziellen Verpflichtungen nicht nachkommen konnte.

Nachdem sich die politischen Verhältnisse noch vor der Einberufung des Berliner Kongresses anders gestaltet hatten, wandte sich die Betriebsgesellschaft der Bahn an die englische Regierung, mit der Bitte, ihre Interessen nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. In dem früher von uns zitierten § 10 des Berliner Vertrages waren die Beziehungen des Fürstentums zu der Betriebsgesellschaft der Eisenbahn Rustschuk-Warna dahin näher geregelt worden, daß bis zur Ratifizierung des Berliner Vertrages die türkische Regierung die Verpflichtungen gegen die Betriebsgesellschaft zu erfüllen habe; dann sollte an deren Stelle Bulgarien treten und sich mit der Türkei darüber ins Einvernehmen setzen. Bevor es aber noch dazu kam, am 20. März 1880, lud der englische Gesandte in Sofia schon zum zweitenmal die bulgarische Regierung ein, die Auszahlung der jährlichen Subvention von 140000 Pfd. St. zu übernehmen. Die bulgarische Regierung antwortete, daß, solange die Frage mit der Türkei nicht geregelt sei, und die früheren Rechnungen nicht aufs genaueste untersucht seien, sie keine Zahlungen machen würde. Seitens der englischen Regierung wurde diese Antwort ganz falsch aufgefaßt, denn sie glaubte, daß Bulgarien sich bereit erkläre, auch die Beträge, die auf die Türkei fielen, zu

---

[1]) Wenn man die früher geschilderten Verhältnisse und den Umstand, daß der Bau größtenteils durch Frohnarbeiten ausgeführt worden ist, berücksichtigt, erscheint dieser Preis kaum glaublich.

bezahlen. Der Gesellschaft war das allerdings sehr angenehm, nachdem ihr aber der richtige Sinn der oben gegebenen Antwort zum Verständnis gebracht worden war, nämlich daß, solange die Türkei ihre Rechnung mit der Gesellschaft nicht erledigt habe, die bulgarische Regierung nichts bezahlen könne, versuchte sie durch die englische Regierung einen Druck auszuüben. Sie erklärte, mit der türkischen Regierung nicht unterhandeln zu wollen und bestand darauf, daß die ihr bestimmten Subventionen sofort bezahlt werden müßten. Das geschah allerdings nicht, und die Unterhandlungen dauerten fort. Da sich aber die Streitenden nicht zu einigen vermochten, trotzdem die bulgarische Regierung sehr entgegenkommend war, indem sie versprach, eine Subvention von 1 Mill. Frs. und alle anderen, bis dahin nicht bezahlten Summen zu bezahlen - schlug man vor, die Frage in Konstantinopel von den Gesandten der Garantiemächte des Berliner Vertrages entscheiden zu lassen. Natürlicherweise sollten Vertreter der bulgarischen Regierung zugelassen werden, damit sie deren Standpunkt klarlegen konnten. Die bulgarische Regierung erklärte, sie wolle ihren Verpflichtungen in jeder Weise nachkommen, aber für die Feststellung des Preises wollte sie den Wert zugrunde gelegt wissen, den die Bahn zu der Zeit hatte, da Bulgarien die Verpflichtungen der Türkei übernahm. Darauf antwortete die Gesellschaft, daß ihre Rechte nicht auf dem reellen Werte[1]) der ausgegebenen Eisenbahnaktien und Obligationen, sondern auf Konzessionen beruhten, die ihr von der türkischen Regierung erteilt worden seien, deswegen vermöge sie sich nicht auf den Standpunkt der bulgarischen Regierung zu stellen. Da die Regierung die Rechte der Gesellschaft nicht verletzen, andererseits aber auch nur den reellen Wert der Bahn in Ansatz bringen wollte, ging sie darauf ein, die Frage vor die Konferenz zu bringen. Dabei sollten ihre Vertreter „die Interessen des Landes verteidigen, so wie das ihnen am besten paßt, ohne daß jemand das Recht haben sollte, früher getroffene Entscheidungen dagegen einzuwenden“[2]).

Unterdessen aber, bis die Kommission zusammengekommen war, schickte die Betriebsgesellschaft einen Delegierten, der mit der bulgarischen Regierung unabhängig von allen Zwischenhändlern

[1]) Es sei hier bemerkt, daß dieser nie ein Viertel des Nominalwertes überstiegen hat.

[2]) Korrespondenz I, S. 8.

verhandeln sollte. Er stellte den Antrag, daß die bulgarische Regierung für eine Summe von 2280000 Pfd. St. die Bahn übernehmen sollte. Dieses Geld sollte entweder bar, oder durch Staatsobligationen, die vom 1. Juli 1882 Zinsen tragen müßten, bezahlt werden. Darauf ging die bulgarische Regierung aber nicht ein und, indem sie gleichzeitig von der Gesellschaft andere Bedingungen forderte, machte sie ihr den Vorschlag, sofort nach Beginn der Verhandlungen über den Kauf der Eisenbahn Rustschuk-Warna dem Ministerium des Äußeren in London die Bitte zu unterbreiten, daß die projektierte Konferenz bis auf weiteres vertagt würde. Da es darüber zu keinem bestimmten Resultat kam, wurden auch in der Folgezeit die Verhandlungen nach beiden Seiten hin geführt, einerseits zwischen den englischen und bulgarischen Regierungen und andererseits zwischen der letzteren und der Betriebsgesellschaft. Trotzdem aber „doppelt besser halten soll", führten auch diese Verhandlungen zu nichts. Es wurden verschiedene Bedingungen aufgestellt, einige Entwürfe für die Verhandlungen zu der einzuberufenden Konferenz vorgeschlagen, aber zu einem positiven Resultat konnte man nicht kommen.

Gegen Ende des Jahres 1883 schickte die bulgarische Regierung zwei Gesandte nach London, die sich dort mit den Vertretern der Betriebsgesellschaft in Verbindung setzen sollten. Damit beginnt eine neue Periode in der Entwicklung der ganzen Angelegenheit. Das erste und allerdings das wichtigste, was die bulgarischen Gesandten wissen wollten, war der Ankaufspreis der Bahn. Schon in der ersten Sitzung war die Rede davon, die Vertreter der Gesellschaft waren aber nicht zu bewegen, eine direkte Antwort zu geben und schützten vor, über den Preis sich selbst noch nicht schlüssig geworden zu sein. Die Gesellschaft zeigte sich überhaupt den bulgarischen Gesandten gegenüber nicht im geringsten entgegenkommend. Trotzdem betrieben die letzteren die Sache mit allem Ernst. Sie vertraten den Standpunkt, daß die Bahn in den Besitz der bulgarischen Regierung zu einem später zu bestimmenden Preise übergehen sollte, nachdem dieselbe von den Verpflichtungen gegen Baron Hirsch entlastet wäre, und in eine Lage gebracht worden sei, die die Sicherheit des Verkehrs vollständig gewährleisten könne; außerdem sollte die vom Jahre 1875–1878 seitens der Türkei unbezahlten Zinsgarantien der bulgarischen Regierung übertragen werden. Von solchen Bedingungen wollte die Gesellschaft nichts wissen, sie behauptete, Bulgarien müsse

53528000 Frs. bar bezahlen, wogegen es die Bahn erhalten würde. Für alle anderen Nebenfragen hätte es dann selbst zu sorgen. Die Unmöglichkeit, auf diese Bedingungen einzugehen, erhellt schon daraus, daß nach den Schätzungen einer technischen Kommission die Bahn überhaupt nicht mehr als 25 Mill. Frs. gekostet hatte. Trotzdem aber, einerseits um den in London verbreiteten Gerüchten entgegenzutreten, andererseits höchstwahrscheinlich wegen des Drucks der englischen Regierung, bot Bulgarien eine Summe von 46 Mill. Frs., wovon 2 Mill. bar bezahlt, für den Rest von 44 Mill. Frs. Staatsbons mit einem Zinsfuß von 5% ausgegeben werden sollten. Der Betriebsgesellschaft war das aber immer noch nicht genug; sie wollte andere „der Konjunktur mehr entsprechende Bedingungen" haben. Es begann jetzt ein förmlicher Kampf und die Verhandlungen hätten abgebrochen werden müssen, wenn die bulgarischen Gesandten ebensowenig entgegenkommend gewesen wären. Aber die Geduld und der gute Wille, die Frage möglichst bald erledigt zu sehen, veranlaßte die letzteren nachzugeben; sie stellten zum Schluß folgende Bedingungen auf[1]): 1. Ankaufspreis beträgt 50 Mill. Frs.; 2. davon werden 1500000 Frs. für die Instandsetzung der Bahn abgezogen; 3. von den übrigen 48500000 Frs. werden 6 Mill. bar bezahlt und für 42500000 Frs. 6%ige Staatsbons, die al pari angenommen werden müssen, ausgegeben; 4. die regelmäßige Bezahlung der Zinsen und Amortisationen wird durch die Zolleinnahme garantiert; 5. die Zinsen werden von dem Tage der Vertragsunterzeichnung an gerechnet und 6. die Bahn wird der Regierung übergeben, nachdem sie von allen anderen Verpflichtungen befreit und der Vertrag von der Nationalversammlung bewilligt worden ist.

Merkwürdigerweise gab die Gesellschaft dazu ihre Zustimmung nicht. Sich auf den Einfluß der englischen Regierung stützend, glaubte sie wahrscheinlich, daß sie Bulgarien als eine englische Kolonie betrachten könnte, wo die Interessen von Privatunternehmungen so ohne weiteres durchgeführt werden könnten. Vergleicht man den angebotenen Preis mit dem Gutachten der technischen Kommission, so wird man zugeben müssen, daß einerseits die bulgarische Regierung weit entgegenkam, und daß andererseits die Gesellschaft das Land auf eine gewissenlose Weise ausbeuten wollte. Hierfür dient als Beweis auch eine Stelle aus dem „Pro-

[1]) Korrespondenz I, S. 145.

tokoll der technischen Untersuchung der Bahn Rustschuk-Warna", wo es heißt: „Die Bahn Rustschuk-Warna ist nicht den Bestimmungen entsprechend gebaut worden. Die heutige Bahn und die, welche in den Konzessionsakten beschrieben worden ist, sind zwei verschiedene Strecken. Alle Änderungen sind nur aus Sparsamkeitsrücksichten vorgenommen worden, und für die Verkehrssicherheit ist nicht im geringsten gesorgt. Alles das verringert den Wert der Bahn in dem Grade der gemachten Ersparnisse, weswegen auch die Zinsgarantien bedeutend verringert werden müssen. Aber am wichtigsten ist, daß eine Bahn, die nicht dem Vertrage entsprechend gebaut worden ist, auf Grund desselben auch nicht gekauft werden kann. Soll dies doch geschehen, muß die bulgarische Regierung auf Grund der Konzession auch andererseits verlangen, daß eine neue Bahn gebaut wird". Diese Worte kennzeichnen recht trefflich die Verhältnisse. Wenn also Bulgarien für diese Ruinen den oben angegebenen Preis anbot, so ist es unerklärlich, was die Gesellschaft davon abgehalten hat, ihre Zustimmung zu geben.

Die unterbrochenen Verhandlungen wurden in der zweiten Hälfte des Monates Dezember 1884 wiederum aufgenommen. Um eine endgültige Antwort zu bekommen, schickte die Gesellschaft zwei Deligierte nach Sofia. Deswegen wohl stellte die Regierung am 22. Dezember 1884 in der Nationalversammlung die Anfrage, ob die Bahn auf Grund der bis dahin gemachten Verhandlungen gekauft werden sollte. Die Nationalversammlung aber stand wegen der Wichtigkeit der Frage davon ab, sofort Antwort zu geben, überwies vielmehr die Angelegenheit zur näheren Prüfung einer parlamentarischen Kommission. Am 31. Januar 1885 wurde eine geheime Sitzung abgehalten, aus deren Beschluß zu ersehen ist, daß, trotzdem man die Verpflichtungen des Berliner Vertrages anerkannte, nicht geneigt war, die bis dahin erzielten Bedingungen anzunehmen, weswegen der Regierung[1]) aufgegeben wurde, sich neuer Verhandlungen wegen mit der Gesellschaft ins Einvernehmen zu setzen und den Standpunkt zu vertreten, daß die Bahn nur zu dem wirklichen Werte gekauft werden könne. Aber die Ergebnisse der Verhandlungen sollten erst nach der Bestätigung durch die Nationalversammlung Geltung bekommen.

Die neue Regierung sandte sofort einen Brief an die Gesell-

[1]) Zur Klärung sei bemerkt, daß inzwischen ein Wechsel der Regierungspartei stattgefunden hatte.

schaft. Darin macht sie nach einer kurzen Übersicht über die Verhandlungen den Vorschlag, von beiden Seiten je zwei Ingenieure abzuordnen, um die Bahn gemeinsam zu untersuchen und festzustellen, wieviel die Bahn wert sei, und wieviel Geld aufgewendet werden müsse, damit die Linie in eine verkehrssichere Lage gebracht würde. Die Gesellschaft ging darauf nicht ein; trotzdem wurden die Verhandlungen nicht abgebrochen. Endlich nach Überwindung großer Schwierigkeiten teilte die bulgarische Regierung am 4. Dezember 1885 in einem Schreiben ihre definitiven Bedingungen mit, die auch von dem Vertreter der Gesellschaft angenommen wurde[1]). Danach erklärte sich Bulgarien bereit, 44500000 Frs. zu zahlen, und zwar 6 Mill. Frs. bar; den Rest in 6%igen Staatsobligationen, die zu ihrem Nominalwert angenommen werden sollten. Die Zinsen sollten laufen vom 1. Januar 1885 an und halbjährlich bezahlt werden. Einen Monat nach der Bestätigung des Vertrages durch die Nationalversammlung würden in einer Londoner Bank eine Gesamtobligation im Werte von 38500000 Frs., und ein Check auf 6 Mill. Frs. ausgestellt; und die Bahn, sobald sie von allen anderen Verpflichtungen befreit war, mit dem gesamten beweglichen und unbeweglichen Material, mit allen Akten, Papieren und dergleichen, der bulgarischen Regierung übergeben. Außerdem würden alle Verpflichtungen[2]), welche die Türkei gegen die Gesellschaft hatte, auf die bulgarische Regierung übertragen und keine Ansprüche, besonders die Bezahlung von Zinsgarantien bis zum 1. Januar 1885, fernerhin geltend gemacht.

So war man endlich zu einem Ergebnis gekommen. Es war nur noch die Bestätigung der Nationalversammlung nötig, die am 10. Juli 1886 durch die Bewilligung des „Gesetzes zum Kauf der Bahn Rustschuk-Warna“ gegeben wurde. Die Debatten der drei langen Sitzungen, die sich mit der Frage beschäftigten, waren außerordentlich stürmisch; besonders die Opposition, die von denselben Leuten ins Werk gesetzt wurde, die nicht lange vorher 50 Mill. Frs. für dieselbe Linie angeboten hatten, verursachte einige Zwischenfälle, die aber die endgültige Entscheidung der Frage nicht wesentlich zu stören vermochten, denn es war kein anderer Ausweg möglich. Es ist durchaus nicht zu bedauern, daß die Sache auf diese Weise ausgetragen worden ist. Bulgarien hatte

[1]) Korrespondenz II, S. 17.

[2]) Seit dem 30. Juni 1875 bis zu dem Tage des Berliner Vertrages.

den Bestimmungen des Berliner Vertrages zu folgen, wonach es die Betriebsgesellschaft der Bahn Rustschuk-Warna in derselben Weise zu unterstützen hatte, wie die Türkei es eigentlich tun sollte. Ob das berechtigt war, ist eine andere Frage, die hier kaum zur Erörterung gebracht werden braucht. Es fragt sich jetzt nur, war es vorteilhafter, wenn Bulgarien bis zum Jahre 1966, der Konzession zufolge, Zinsgarantien bezahlte oder die Angelegenheit durch Ankauf erledigte? Darüber werden wir bei der Betrachtung der finanziellen Lage der Bahn eingehender zu sprechen haben; hier sei nur vorausgeschickt, daß eine vorteilhaftere Erledigung dieser Angelegenheit wünschenswert, aber kaum erreichbar gewesen wäre.

3. Jambol-Burgas.

Durch die bis jetzt geschilderten Eisenbahnen hat Bulgarien den Verkehrsinteressen dem Auslande gegenüber genügt. Es war seither weniger den heimischen Bedürfnissen entsprochen worden, man hatte vielmehr den auswärtigen Einflüssen in weitgehendstem Maße nachgegeben. Die Bahn Zaribrod-Sofia-Wakarel war in einem Gebiet angelegt worden, das man am wenigsten in dieser Zeit durch eine Bahn zu erschließen nötig gehabt hätte. Und die Strecke Rustschuk-Warna war in der entgegengesetzten Gegend des Landes gebaut worden, ohne jede Verbindung mit der Zaribrod-Wakarel-Bahn zu haben. Es ist klar, daß ein rationeller Betrieb unter solchen Verhältnissen nicht möglich war. Deshalb erwog man eine Verbindung dieser beiden vorhandenen Bahnen. In derselben Sitzung der Nationalversammlung, auf der die Frage des Kaufes der Bahn Rustschuk-Warna zur Erledigung kam, wurde mitgeteilt, daß man der Regierung einen Vorschuß von 300 000 Frs. bewilligt hatte, um die technischen Voruntersuchungen für die zukünftigen Bahnen, vor allem die der Zentralbahn und der Strecke Jambol-Burgas planmäßig auszuführen. Die Verbindung der früher besprochenen Bahnen durch die Zentralbahn wurde beschlossen, und die Bahn Jambol-Burgas hatte, als Verlängerung der schon seit Jahren von der Gesellschaft der orientalischen Bahnen betriebenen Bahn Tirnowo-Sejmen-Jambol den Zweck, das ganze Südbulgarien, durch die Bahn zum Hafen von Burgas, dem Verkehre mit dem Meere zu erschließen. Während dieser Zeit befand sich das Land leider in einer politisch ziemlich kritischen Lage, so daß diese Pläne nicht sofort zur Durchführung gelangten.

Ende des Jahres 1887 verlangte der Finanzminister einen Kredit von 15000 Frs., um die technischen Vorarbeiten für die Bahn Jambol-Bugas anfangen zu können. Nachdem dieser ohne Widerspruch bewilligt worden war, übertrug ein besonderes Gesetz den Bau der genannten Bahn der Regierung in eigener Regie. Man wollte sehen, wie weit man mit diesem System käme, und hoffte durch die Verwendung des Militärs und einheimischer Arbeitskräfte sparsam bauen zu können. In Wirklichkeit erwies sich diese Hoffnung als trügerisch. Das Baukapital belief sich auf 11085706 Frs., also pro km 100386 Frs., im Vergleich zu den Baukosten anderer europäischen Bahnen nicht viel, aber in Anbetracht der dortigen Verhältnisse mehr als genug. Privatunternehmer behaupten nämlich, daß sie dieselbe Bahn für 8 Mill. Frs. hätten bauen können.

Wenn das richtig sein sollte, so darf man nicht vergessen, daß der Staat qualitativ in jeder Beziehung besser arbeitet. Die Privatunternehmung baut vielleicht billiger, aber der Staat muß dann, wenn die Anlage in seine Hände übergeht, für die Unterhaltung doppelt so viel ausgeben, weil die Arbeit ursprünglich nicht sorgfältig genug ausgeführt wurde. Außerdem machen die vielen Arbitrageverhandlungen, die fast immer zu ungunsten des Staates ausfallen, die Unternehmungen der Privatgesellschaften teurer als man vorher annimmt. Immerhin muß zugegeben werden, daß der Staat in dieser Beziehung nicht zu weit schreiten darf — das à forfait-System ist wohl am meisten zu empfehlen und die Form von Fronarbeiten mit zahlreicher Heranziehung einheimischer Arbeitskräfte ist übrigens ein Vorgehen, das im allgemeinen eines Kulturstaates nicht würdig ist. Die moderne Verfassung darf eine solche Ausbeutung der Bevölkerung nicht unterstützen.

Der Bau der Linie Jambol-Burgas ist ohne irgendwelche Unterbrechungen vor sich gegangen. Die Arbeiten wurden gewissenhaft ausgeführt und die Bahn am 18. Mai 1890 mit den üblichen Feierlichkeiten dem Betriebe übergeben. So wurde der Hafen von Burgas mit ganz Südbulgarien eng verbunden und in die Lage versetzt, mit dem Hafen von Dedeagatsch zu konkurrieren — ein wichtiger Moment für das wirtschaftliche Leben Südbulgariens.

4. Die Zentralbahn.

Aus dem bis jetzt Gesagten kann man ersehen, daß der Plan einer Zentralbahn sofort nach der Befreiung des Landes auftauchte.

Schon in den ersten Jahren seines freien Bestehens hat Bulgarien eine Verbindung der Hauptstadt mit den nördlichen und nordöstlichen Gebieten des Landes angestrebt. Anfangs war man der Meinung, daß die beste Richtung dieser zukünftigen Bahn wohl die durch den Paß von Araba-Konak wäre. Im Jahre 1880–1881 untersuchte aber der Ingenieur Guio das Iskerdefilé und erkannte mit Recht, daß die Zentralbahn nur diese letzte Richtung einschlagen konnte. Auch die folgenden technischen Untersuchungen ergaben dasselbe Resultat. Nachdem nun im Jahre 1892 Bulgarien die große Anleihe von 142 Mill. Frs. gemacht hatte, sollte sofort zum Eisenbahnbau geschritten werden. Weil aber die Trace der ganzen Linie noch nicht definitiv bestimmt war, nahm man zunächst nur den Bau der Strecke Sofia-Roman, über deren Richtung nicht mehr zu streiten war, in Angriff.

a) Sofia-Roman.

Beim Bau dieser Strecke griff man wieder auf das ältere Verfahren, dem Mindestfordernden die Ausführung des Baues zu übertragen. Den niedrigsten Preis bot eine bulgarische Gesellschaft, weshalb ihr auch die Unternehmung übertragen werden sollte. Aber kurz vor der maßgebenden Entscheidung der Nationalversammlung erklärte sich ein anderer bulgarischer Unternehmer bereit, den Bau für einem um 1 Mill. Frs. niedrigeren Preis auszuführen. Dies veranlaßte die Nationalversammlung den Bau ein zweites mal auszuschreiben; wenn keine anderen Konkurrenten erscheinen würden, sollte die Unternehmung dem letztgenannten Bieter für den Preis von 21700000 Frs. übertragen werden.

So geschah es auch, Konkurrenten erschienen nicht, die Regierung schloß mit dem genannten Unternehmer den Vertrag und legte ihn zur Bestätigung der Nationalversammlung vor. Als aber wiederum das entscheidende Wort ausgesprochen werden sollte, kam die erstere Gesellschaft mit dem Vorschlag, den Bau für einen noch um 500000 Frs. billigeren Preis übernehmen zu wollen. Dadurch wurde die Sache verwickelter. Um sich vor schnellen Entschlüssen zu hüten, übergab die Nationalversammlung die Angelegenheit einer Parlamentskommission, die auch den definitiven Beschluß zu fassen hatte. Das hatte zum Resultat, daß ein drittes Ausschreiben erlassen wurde, bei welchem aber, wenn kein niedrigerer Preis geboten werden sollte, die Nationalversammlung es sich vor-

behielt, wem sie die Unternehmung übertrug. Es wurde dabei im voraus bestimmt, daß, nachdem der Zuschlag erteilt wäre, keine anderen Vorschläge mehr berücksichtigt werden sollten.

Am 9. Dezember 1893 wurde die Entscheidung getroffen nach einer einzigen Offerte, die von dem früher erwähnten Unternehmer mit einem Preis von 21275000 Frs. eingereicht worden war. Das Angebot fand die Zustimmung der Nationalversammlung, und die Regierung schloß mit dem Unternehmer den nötigen Vertrag. Danach hatte der Unternehmer einen Garantiefonds von 1 Mill. Frs. bei der Regierung zu deponieren. Der Vertragspreis sollte in Monatsraten im Einklang mit dem Vorwärtsschreiten der ausgeführten Arbeiten bezahlt werden. Die letzteren hatte eine technische Kommission zu kontrollieren. Im Falle, daß zwischen der Regierung und dem Unternehmer irgendwelche Streitigkeiten auftauchen sollten, hatte ein Schiedsgericht zu entscheiden.

Wegen der vielen Terrainschwierigkeiten gingen die Bauarbeiten ziemlich langsam vorwärts. Erst am 20. Februar 1897 konnte die 109 km lange Strecke dem Betriebe übergeben werden. Das unangenehmste aber dabei war die Liquidation der Rechnungen zwischen der Regierung und dem Unternehmer[1]). Der letztere erhob auf eine Ergänzungszahlung von 9516791,62 Frs. zu dem vereinbarten Preise Anspruch, als Entschädigung für von ihm ausgeführte Arbeiten, die nach den Bestimmungen der Konzession nicht vorgesehen wären. Der Regierung war es natürlich unmöglich, ohne weiteres darauf einzugehen, weil sie erstens keinen Grund für diese Ansprüche sah, und zweitens, weil das ein großer Verlust für die Staatskasse gewesen wäre[2]). Darum antwortete die Regierung, sie sei bereit, dem Unternehmer entgegenzukommen, aber eine solche Summe zu bezahlen sei ihr unmöglich Dafür setzte der Unternehmer seine Ansprüche auf 8768552,12 Frs. herab; in welcher Summe die für die Verbesserung der Bahn nötigen 2150000 Frs. eingeschlossen waren. In dem Ministerrat, in welchem die Angelegenheit behandelt wurde, äußerte der Minister des Verkehrs seine Meinung dahin, daß dem Unternehmer nicht bezahlt werden dürfte, was er verlangte, im Gegenteil die Regierung von ihm die Summe von 2150000 Frs. verlangen müßte, damit die Linie in einen verkehrssicheren Zustand gebracht werden könnte.

[1]) Siehe darüber „Eisenbahnsammlung“ Bd. V, Buch 5, S. 283 ff.

[2]) Die Auszahlung dieser Summe würde den Preis der Linie auf 10% erhöht haben.

Dabei aber stellte derselbe Minister ein Gegenprojekt auf, daß, wenn der Unternehmer nicht darauf eingehen würde, die Angelegenheit einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden sollte. Vorläufig erklärte sich die Regierung bereit, nachdem die nötigen Verbesserungen an der Bahn auf Rechnung des Unternehmers gemacht worden wären, ihm eine Entschädigung für außerordentliche Arbeiten in der Höhe von 1026600,62 Frs. zu bezahlen. Natürlicherweise ging der Unternehmer nicht darauf ein, weswegen die Angelegenheit einem Schiedsgericht unterbreitet wurde. Nachdem die Streitenden ihre Gründe vorgebracht hatten, erließ der Vorsitzende des Gerichts am 27. Oktober 1901 seine Entscheidung, dahin lautend, daß die bulgarische Regierung dem Unternehmer eine Summe von 5 Mill. Frs. bezahlen müsse. Dadurch erhöhte sich der Preis dieser allerdings auf schwierigstem Terrain gebauten Bahn auf 27801382 Frs. oder 254547 pro Kilometer.

b) Roman-Plewen-Schumen.

Nachdem man die Richtung der Fortsetzung der früher geschilderten Strecke festgelegt hatte, unternahm man deren Bau. Auf das Ausschreiben, das am 20. Oktober 1895 stattfand, gingen 4 Offerten ein, wovon aber 2 zurückgewiesen wurden. Der niedrigste Preis von 26420000 Frs.[1]) wurde von einer italienischen Firma gefordert. An dem 5 Tage später angesetzten Termine erhielt man aber 3 Offerten, von denen die günstigste — 20997000 Frs. — von einem bulgarischen Unternehmer angeboten wurde. Ihm übertrug man darauf den Bau, und die Nationalversammlung bestätigte den auf Grund der Landesgesetze geschlossenen Vertrag am 23. November 1896. Da hier keine besonderen Terrainschwierigkeiten vorhanden waren, gingen die Arbeiten verhältnismäßig schnell vorwärts. Der erste Teil dieser Strecke bis Plewen, 83 km lang, wurde am 18. Juli 1899, und der zweite Teil, Plewen-Schumen, 242 km lang, am 8. November 1899 dem Betriebe übergeben. Leider stellten sich auch hier Überschreitungen des Voranschlages heraus, so daß die Liquidation ebenfalls mit Hilfe eines Schiedsgerichtes vor sich gehen mußte. Die Gesamtkosten dieser Strecke betrugen 23586982 Frs., oder 72308 Frs. pro Kilometer.

Da die 23 km lange Strecke Schumen-Kaspitschan[2]) schon am

[1]) Der Voranschlag war 25 Mill. Frs.

[2]) Der Bau dieser kurzen Strecke ist durch den Staat an régie unternommen worden. Hat im ganzen 2214323 Frs. oder 92260 Frs. pro km gekostet.

20. Juni 1895 in Betrieb gesetzt worden war, erhielt man an diesem Tage endlich die so lange ersehnte Verbindung der Hauptstadt durch ganz Nordbulgarien mit Warna am Schwarzen Meere. Die große Entfernung war überwunden, und wenn man früher von Sofia nach Warna tagelang zu fahren hatte, so genügten nunmehr 15 Stunden. Was das für die Entwicklung des ganzen Landes bedeutet, braucht wohl nicht erst eingehend besprochen zu werden.

c) Sofia-Pernik-Radomir.

Während aber die Zentralbahn in ihrer nordöstlichen Richtung vollendet war, ließ die Verbindung nach Südwesten noch zu wünschen übrig; denn sie sollte nicht allein den Schienenweg von Sofia nach Warna, sondern auch nach Saloniki bringen, um den Verkehr des Schwarzen Meeres mit dem des Mittelmeeres zu verbinden. Bei der Betrachtung dessen, was in dieser Richtung bis jetzt geleistet worden ist, kommt zuerst die Strecke Sofia-Pernik in Betracht. Der Bau dieser Strecke wurde beschleunigt wegen des Vorhandenseins der Steinkohlenlager bei Pernik, wovon schon früher die Rede war. Nach wiederholten technischen Untersuchungen erkannte man die alte türkische Trace als die einzig mögliche, trotz der hohen Steigungen von 25 $^0/_{00}$. An dem festgesetzten Zuschlagstermine wurde für diese Strecke, die 32 km lang sein sollte, als niedrigster Preis 4700000 Frs. gefordert. Während man die Bestätigung des Vertrages erwartete, beauftragte die Regierung unter dem Vorwande, daß der angebotene Preis zu hoch sei, einen Ingenieur mit der Aufgabe, eine andere Trace mit nicht größerer Steigerung als 15 $^0/_{00}$ zu suchen. Die Hoffnung, eine solche zu finden, war anfangs sehr groß, aber es ergab sich schließlich doch, daß eine solche Trace unerreichbar, wenigstens nur unter ganz ungünstigen Bedingungen möglich war.

So kam man denn auf das alte Projekt zurück und fing an, die Linie in eigener Regie zu bauen. Viele Terrainschwierigkeiten mußten überwunden werden, ehe man am 9. Dezember 1893 die Bahn in Betrieb setzen konnte. Die Baukosten aber erreichten die hohe Summe von 5792612 Frs. d. h. 168527 Frs. pro Kilometer.

Ende 1891 übergab man den Bau der 14 km langen Strecke Pernik-Radomir für den Preis von 889999 Frs. einem bulgarischen Unternehmer. Die Eröffnung erfolgte am 6. Februar 1897. Bei der Liquidation mußte auch hier ein Schiedsgericht angerufen

werden, das die Baukosten bis auf 973305 Frs. erhöhte, also pro Kilometer 66327 Frs.

Alle diese Einzelstrecken zusammen ergeben die jetzige Zentralbahn, welche für Bulgarien von größter Wichtigkeit ist. Aber ihre Bedeutung wird sich noch erhöhen, wenn sie erst vollständig ausgebaut ist, wenn sie über Dupnitza nach Saloniki, und über Küstendil nach den westmakedonischen Bahnen führen wird.

5. Gebedsche-Dewnja.

An Bevölkerung klein, aber an wirtschaftlicher Bedeutung nicht gering, hat der kleine Ort Dewnja, seiner großartig entwickelten Mühlenindustrie wegen das Auge der regierenden Kreise auf sich zu lenken gewußt. Eine Verbindung dieses Ortes mit dem Eisenbahnnetz des Landes stellte sich bald als unbedingt notwendig heraus. Um an dem Markte von Konstantinopel erfolgreich mit den Mehlfabrikaten von Rumänien und Marseille konkurrieren zu können, sollte den Fabriken von Dewnja ein bequemer Weg geschaffen werden. Bei dem Bau dieser nur 8 km langen Linie wendete man ein gemischtes System an. Die Erdarbeiten und den Bau des Bahnhofes von Dewnja wurden einem Unternehmer zum Preise von 199000 Frs. übergeben, während die Anlegung des Oberbaues und die sonstigen Arbeiten durch den Staat ausgeführt wurden. Die Bahn wurde am 27. September 1898 eröffnet, bei einem Gesamtaufwand von 285151 Frs. oder 33737 Frs. pro Kilometer — einem außerordentlich billigen Preis, der größtenteils durch Anwendung von alten, aber noch brauchbaren Materialien, die bei der Erneuerung der Bahn Rustschuk-Warna übrig geblieben waren, ermöglicht wurde.

6. Die Parallelbahn.

Die ersten Spuren der Anregung zum Bau der später genannten Parallelbahn gehen auf das Jahr 1884 zurück. Um die Bevölkerung Ostrumeliens von der gewissenlosen Ausbeutung seitens der Gesellschaft der orientalischen Bahnen zu befreien, wollte man die Eisenbahnverbindung Philippopels, der Hauptstadt der Provinz, mit dem Hafen Burgas herstellen. Südbulgarien hatte damals drei Ausfuhrpunkte, nämlich Konstantinopel, Dedeagatsch und Burgas. Der letztere Hafen, der von der Natur am meisten begünstigt ist, und dem ganzen Gebiete viel näher steht, als die

anderen zwei, konnte nicht entsprechend ausgenützt werden, weil er keine Eisenbahnverbindung hatte; darum ging der überwiegend größte Teil der Landesausfuhr über Konstantinopel und Dedeagatsch, was zwar im Interesse der Gesellschaft der orientalischen Bahnen, nicht aber in dem der ostrumelischen Bevölkerung, also der Provinz selbst, lag. Um sich aus der Abhängigkeit von der Gesellschaft der orientalischen Bahnen zu befreien, plante man den Bau der Strecke Philippopel-Burgas, trotzdem damals schon die Eisenbahn Tirnowo-Sejmen-Jambol existierte.

Nach den Plänen, die die Provinzialregierung in der Provinzialversammlung vorlegte, sollte die zu bauende Bahn die Spurweite von 1 m haben und mit dem rollenden Material pro Kilometer 65000 Frs. kosten. Nach den Vorausberechnungen für die Betriebsausgaben einerseits und die Betriebseinnahmen andererseits hoffte man in dem ersten Betriebsjahre schon Überschüsse zu erzielen — was die späteren Jahre betraf, waren die Hoffnungen noch rosiger. Hinsichtlich der Systemfrage meinte die Regierung, das einzig zu befürwortende System sei das der Staatsbahnen, aber indem sie berücksichtigte, daß die finanzielle Lage der Provinz derselben nicht gestattete, eine derartige Unternehmung selbst in die Hände zu nehmen, machte sie den Vorschlag, die Eisenbahn einer soliden Gesellschaft zum Bau und Betrieb zu übertragen, allerdings unter der strengsten Aufsicht der Regierung.

In den Händen der speziellen Kommission, die sich mit der Frage ausführlicher zu beschäftigen hatte, mußte das Projekt jedoch einige unwesentliche Änderungen durchmachen: die Spurweite des Weges blieb dieselbe, was aber die Baukosten anbetrifft, so wurden sie nach den Berechnungen der Kommission bis auf 56000 Frs. pro Kilometer mit dem rollenden Material, herabgesetzt. Die jährlichen Betriebskosten einschließlich Verzinsung und Tilgung, wurden auf 1 600 000 Frs. veranschlagt, wogegen man auf 2 800 000 Frs. Einnahmen hoffte. In Betreff der Systemfrage war die Kommission einer Privatunternehmung wenig geneigt, weswegen sie die Entscheidung der Frage auf 2—3 Jahre verschob, bis sich die Verhältnisse etwas mehr geklärt hätten. Die technischen Untersuchungen aber sollten von der Regierung selbst gemacht werden, damit sie keiner Gesellschaft gegenüber irgendwelche Verpflichtungen hätte[1]).

[1]) Die oben angegebenen Zahlen sind aus dem „Bericht der Kommission der öffentlichen Arbeiten“ entnommen.

Die Pläne kamen jedoch damals nicht zur Ausführung. Die politischen Unruhen (die Vereinigung Nord- und Südbulgariens und der darauffolgende serbisch-bulgarische Krieg) zogen die Aufmerksamkeit des Volkes auf sich und es hatte niemand Zeit, an den Bahnbau zu denken. Als sich die Verhältnisse des Landes geklärt hatten und anfingen, sich im alten Geleise zu bewegen, begannen die verschiedenen Landesregierungen gegen die Gesellschaft der orientalischen Bahnen Stellung zu nehmen. Es war klar, daß diese Gesellschaft, die nur ihre Interessen förderte, ganz Südbulgarien benachteiligte. Als die drückende Herrschaft der Gesellschaft von Tag zu Tag fühlbarer wurde, entschloß sich auch die Landesregierung energischer vorzugehen. Nachdem alle legalen Mittel erschöpft waren, ohne daß irgend welche Einverständnisse zwischen den beiden Parteien erzielt worden wären, kam die bulgarische Regierung aufs neue auf die Idee, eine Parallelbahn zu bauen. Die Eisenbahnlinie Jambol-Burgas war schon gebaut, weswegen nur eine Verbindungsbahn zwischen Sarambej und Jambol nötig war. Dadurch bekämen die Staatsbahnen ein geschlossenes Netz, was für ihre Rentabilität von großer Bedeutung ist, und die orientalischen Bahnen einen zweifellos gefährlichen Konkurrenten.

Die Partei, welche die Landesregierung am 20. Mai 1894 in die Hände bekam, und die sich in bezug auf die Eisenbahnbauten des Landes überhaupt außerordentlich betätigte, fand das Land in einer guten finanziellen Lage. In dem Staatsschatze waren 14673000 Frs. und in der Länderbank 17928500 Frs. als zinstragendes Depot bar vorhanden; außerdem waren noch auf Rechnung des vorjährigen Etats 17522000 Frs. verspätete Steuern einzukassieren, und was am wichtigsten war, von der Anleihe des Jahres 1892 standen noch 61632500 Frs. aus Das alles ergab zusammen eine Summe von 111756000 Frs., die die Regierung zur Verfügung haben konnte. Dagegen waren auf Zahlungsbefehle des Jahres 1893 2096000 Frs.; wegen sieben verspäteter Raten der Okkupationsschuld 7700000 Frs.; und für den Bau der Linie Sofia-Roman und des Hafens von Burgas 25 Mill. Frs., also zusammen 34796000 Frs. zu bezahlen.

Unter diesen Verhältnissen entwickelte die Regierung eine bis dahin ungeahnte Bautätigkeit. In kurzer Frist wurden die Bauten der folgenden Bahnen in Angriff genommen: Roman-Schumen; Rustschuk-Tirnowo; Nowa-Sagora-Sarambej; Gebedsche-Dewnja; Pernik-Radomir; Radomir-Küstendil-Türkische Grenze und endlich

der Bau des Hafens von Warna. Für alle diese Unternehmungen hätte die Regierung eine Summe von 62552000 Frs. bezahlen müssen, — eine Summe, die sie zur Verfügung zu haben glaubte, in Wirklichkeit aber nicht besaß.

Und in der Tat, nach nicht langer Zeit befand sich die Regierung in einer höchst kritischen Lage, die hauptsächlich durch den Bau der Parallelbahn (Nowa-Sagora-Sarambej) herbeigeführt worden war. Durch diesen Bau setzte sich die Regierung in Widerspruch mit ihren Kreditoren, die andererseits Aktionäre der orientalischen Bahnen waren, welchen Bulgarien ja Konkurrenz machen wollte. Sofort beim Anfang des Baues dieser Bahn legten diese Kreditoren der bulgarischen Regierung allerlei finanzielle Hindernisse in den Weg, um die Ausführung des Baues zu vereiteln. Der Rest der früher ausgegebenen Anleihe wurde Bulgarien nicht ausgezahlt und dadurch geriet die Regierung in die denkbar schlimmste Lage. Mit dem Fortschreiten der Bauarbeiten wurden auch die Zahlungsansprüche größer, während sich die Einnahmen immer mehr verringerten, besonders weil die früheren Darlehngeber ihre Kredite zurückzogen. Nachdem die Regierung, von der Macht der Verhältnisse gezwungen, viele Staatsbons ausgegeben und von der National- und Agrarbank große Summen geliehen hatte, nachdem schließlich alle Quellen erschöpft waren, befand sie sich an der Schwelle eines finanziellen Krachs.

Um einen Ausweg zu finden, wandte sie sich an die Gesellschaft der orientalischen Bahnen, die den kritischen Moment gut wahrnahm und Hilfe versprach, wenn sich die bulgarische Regierung verpflichtete den Betrieb der orientalischen Bahnen, die sich auf bulgarischem Territorium befanden, zu übernehmen. Kein anderer Ausweg war vorhanden, deshalb ging die Regierung darauf ein und schloß den von der Nationalversammlung am 8. Dezember 1898 bestätigten Vertrag. Danach verpflichtete sich Bulgarien für den Betrieb der 310 km langen orientalischen Bahnen Belowo-Mustafa-Pascha und Tirnowo-Sejmen-Jambol 24194000 Frs. zu bezahlen. Die dazu nötigen Geldmittel sollten durch eine 5%ige Anleihe von 35 Mill. Frs. mit dem Kurs 90 angeschafft werden. Durch diese Geldoperation bekam die Regierung nach der Zahlung an die orientalische Gesellschaft noch eine Summe von 7 Mill. Frs. in die Hände. Natürlicherweise konnte die Regierung damit zufrieden sein. Die Beziehungen mit den Kreditoren würden sich nun auch besser gestalten, weil keine Gründe mehr zur Abstoßung

bulgarischer Staatspapiere vorhanden waren, sondern im Gegenteil die Erhaltung des Staatskredites in ihrem eigenen Interesse lag. Zweitens bekam auch die Regierung das nötige Geld, um ihren Verpflichtungen nachzukommen, was auch eine Besserung der Lage bedeutete.

Statt den günstigen Moment auszunützen, beging die Regierung jetzt einen Fehler, der nicht nur für sie selbst, sondern auch für das ganze Land höchst verhängnisvoll wurde. Auf uns unbekannte Einflüsse hin ignorierte sie diesen Vertrag, der schon Gesetzeskraft bekommen hatte, und trat in Verhandlungen zum Zwecke der Konversion aller 6%igen Staatsschulden ein. Nach der diesbezüglichen Konvention verpflichtete sich Bulgarien, eine 5%ige Anleihe von 290 Mill. Frs. auszugeben. Davon sollten die anderen Staatsschulden getilgt und der orientalischen Gesellschaft für die Übernahme der Bahnen 24450000 Frs. bezahlt werden. Die bulgarische Regierung aber hätte nach Erfüllung aller Verpflichtungen nur 6327050 Frs. bar bekommen. Im Vergleich mit der vorgenannten Konvention war diese ungünstiger, weil durch die erste die Regierung eine größere Summe in die Hände bekam, und dann die Zeit für die Konversion aller anderen Staatsschulden überhaupt ganz und gar unpassend war. Derartige Geldoperationen macht man gewöhnlich in Zeiten, wo der Staatskredit fest ist und die Staatspapiere, wenn nicht al pari, so doch möglichst in dieser Höhe stehen. Sonst wird das für den betreffenden Staat nur schädlich sein, wie dies auch mit Bulgarien der Fall gewesen wäre. Glücklicherweise wurde aber diese Konvention nicht zur Tatsache — zahlreiche Nationalproteste und politische Bewegungen, die große Ausdehnung annahmen und die Regierungspartei stürzten, verhinderten dies.

Damit wurde aber die finanzielle Lage nicht im geringsten gebessert. Die folgende Regierungspartei hatte sich zunächst mit derselben Frage zu beschäftigen, und schickte deshalb vor allem Delegierte nach Wien, um dort mit den Vertretern der orientalischen Gesellschaft in Verhandlung zu treten, da von der Entscheidung der den Betrieb der orientalischen Bahnen betreffenden Frage alles andere abhängig war. Darin lag der Schlüssel für die nächste Zukunft Bulgariens. Wie die Verhandlungen geführt worden sind, welcher Art sie gewesen sind — entzieht sich völlig unserer Beurteilung, das Ergebnis aber war leider wiederum ein Vertrag, der in

keinem einzigen Punkte höher zu stellen ist, als der der vorherigen Regierungspartei.

Danach verpflichtet sich Bulgarien eine 5%ige hypothekarisch sichergestellte Eisenbahnanleihe von 260 Mill. Frs. auszugeben: 1. Zur Bezahlung aller Obligationen der noch nicht getilgten 6%igen Staatsanleihen aus den Jahren 1889 und 1892; 2. Zur Bezahlung der schwebenden Schulden; 3. Zum Bau der Eisenbahnen: Tschirpan-Stara-Sagora-Nowa-Sagora; Radomir-Küstedil-Türkische Grenze; Philippopel-Karlowo-Kasanlik-Stara oder Nowa-Sagora; Wratza-Widin; Rustschuk-Tirnowo und Tirnowo-Stara oder Nowa-Sagora Diese Anleihe sollte durch die allgemeinen Einnahmen des Fürstentums, durch eine erste Hypothek auf die erstgenannten Eisenbahnen, durch eine zweite auf die Eisenbahnen, die als Garantie der Anleihen der Jahre 1889 und 1892 dienten, und auf die Häfen Warna und Burgas garantiert werden. Wenn die Bezahlung der Zinsen und der Tilgungssumme zwei Jahre hintereinander versäumt würde, sollte das Finanzsyndikat das Recht haben, die oben erwähnten Objekte zu verkaufen. Außerdem wurde der bulgarischen Regierung verboten, irgend welche Eisenbahnen ohne Erlaubnis des Syndikats zu bauen und innerhalb einer Frist von fünf Jahren Staatspapiere oder solche durch den Staat garantierte auszugeben.

Gegen alle diese Verpflichtungen sollte Bulgarien Vergünstigungen erhalten, die von vornherein als wertlos angesehen werden müssen. Die Konvention ist als eine schlechte, wenig gelungene Umformung des Vertrages, von dem früher die Rede war, zu betrachten. Die Staatsinteressen vernachlässigt er auf das Rücksichtloseste, wie die folgenden Betrachtungen beweisen werden. Wir haben uns bei der mit dem besprochenen Vertrage zusammenhängenden Eisenbahnkonvention länger aufzuhalten, weil sie in der Geschichte des bulgarischen Eisenbahnwesens wohl das wichtigste Ereignis ist.

Nach dem ersten Artikel dieser Konvention verpachtet die bulgarische Regierung den schon gebauten Teil der Parallelbahn[1])

[1]) Die ganze Bahn sollte zwischen Sarambej-Philippopel und Nowa-Sagora gebaut werden und eine Länge von 190 km haben. Sie wurde verdingt am 29. X. 96 und da die bulgarischen Unternehmer Brüder Simeonoff den niedrigsten Preis (11. Mill. Frs.) forderten, wurden sie von der Nationalversammlung mit der Ausführung des Baues beauftragt. Die sich dazwischen abspielenden Vorgänge aber haben den Bau der ganzen Strecke zum Scheitern gebracht. Es wurden 80 km

an die orientalische Gesellschaft. Der Bau des weiteren Teils wurde einfach unausgeführt gelassen, da die Verbindung mit den orientalischen Bahnen bei Tschirpan von der bulgarischen Regierung ausgeführt werden mußte.

Das Verhängnisvolle bei dieser Konvention war, daß die bulgarische Regierung den schon gebauten Teil der Parallelbahn der Gesellschaft der orientalischen Bahnen pachtete. Damit wurde eine Eisenbahnpolitik eingeleitet, die keineswegs mit den Landesgesetzen und -interessen in Einklang steht.

Lassen wir aber lieber die Konvention selber reden. Nach dem zweiten Artikel hat die Pacht 25 Jahre zu dauern, von dem 1. Januar des Jahres anfangend, in welchem die Verbindung zwischen Tschirpan und der orientalischen Bahn erreicht wird. Bis zu dieser Zeit setzt die Gesellschaft die Bahn Tschirpan-Nowa-Sagora in Betrieb, wofür sie der Regierung 500 Frs. pro Kilometer und Jahr bezahlt. Die Frist, innerhalb welcher die genannte Verbindung ausgeführt werden muß, darf nicht länger als ein Jahr währen; widrigenfalls hat die Gesellschaft das Recht, den Betrieb an der gepachteten Bahn aufzugeben, oder denselben fortzusetzen, ohne daß sie irgend eine Pacht an die bulgarische Regierung zu bezahlen braucht. Diese Bestimmung ist natürlich absichtlich hinzugefügt worden, denn die Gesellschaft wußte ganz genau, daß die nötige Verbindungsstrecke mit der großen Brücke über die Mariza nicht in einer so kurzen Frist auszuführen sei. Dadurch erreichte sie, eine 80 km lange Eisenbahn unentgeltlich betreiben zu können. Wie die bulgarische Regierung auf eine solche Bedingung eingehen konnte, ist unbegreiflich. Es ist aber noch nicht das schlimmste.

Der dritte Artikel setzt, von der Betriebseröffnung an gerechnet, die jährliche Pacht pro Kilometer für die ersten zwei Jahre auf 700 Frs., für die nächsten zwei Jahre auf 850 Frs. und so weiter mit einer zweijährigen Steigerung von 150 Frs. fest, bis die Summe von 1500 Frs. erreicht wird, welche nicht überschritten werden darf. Von der Bruttoeinnahme über 10333 Frs. pro Kilometer stehen 45% der bulgarischen Regierung zu. Das ist jedoch bedeutungslos; denn die dabei zugrunde gelegten durchschnittlichen Bruttoerträgnisse der Bahnen Tirnowo-Sejmen-Nowa-Sagora und

(Tschirpan-Nowa-Sagora) gebaut, die einen Kostenaufwand von 4350361 Frs. erforderten, also 54354 Frs. pro km.

Tschirpan-Nowa-Sagora passen von vornherein nicht für die dortigen Verhältnisse.

Eine andere unglaubliche Verpflichtung wird im sechsten Artikel gefordert. Danach ist der bulgarischen Regierung auf eine Zeit von 25 Jahren verboten, irgendwelche Parallel- oder Konkurrenzbahnen zu den orientalischen Strecken zu bauen. Darunter werden Bahnen verstanden, welche Orte an der orientalischen Bahn Wakarel-Mustafa-Pascha in einem Umkreise von 49 km verbinden würden. Damit aber noch nicht genug! Es wird bestimmt, daß dieses Verbot auch mit bezug auf diese Strecke Tirnowo-Sejmen-Burgas, von welcher 110 km sich in den Händen der bulgarischen Regierung befinden, gilt. Wie sehr die Gesellschaft auf ihren Vorteil bedacht war, kann man aus dem 11. Artikel ersehen, worin sie sich das Recht vorbehält, erst nachdem eine Bahn gebaut worden ist, sich darüber auszusprechen, ob dieselbe Parallel- oder Konkurrenzbahn sei. Das bedeutet also, daß die Gesellschaft den Bahnbau ruhig vor sich gehen läßt, erst nach der Vollendung erklärt sie sie als Parallel- oder Konkurrenzbahn und auf Grund der Bestimmung des 11. Artikels verlangt sie, ihre Rechte vorschützend, von der Regierung entweder eine anständige Entschädigung für geschädigte Interessen, oder will selbst die gebaute Linie in Betrieb nehmen. Wir haben uns bei diesem wohl einzig dastehenden Fall aufgehalten, um nur das Vorgehen der Gesellschaft besser zu charakterisieren. Man sieht, daß dadurch das Schicksal ganz Südbulgariens in die Hände der orientalischen Gesellschaft gelegt wurde. Eine derartige Kurzsichtigkeit der regierenden Kreise, die alle Landesinteressen preisgibt, ist förmlich verbrecherisch.

Aber die Gesellschaft wird weiter nachgiebig und gewährt der Regierung „große Vergünstigungen“. In dem 14. Artikel der Konvention verzichtet sie darauf, für einen Zeitraum von 25 Jahren irgendwelche Entschädigungen für die Beförderung der Staatspost zu verlangen. In der Tat aber ist das keine Nachgiebigkeit, denn nach dem 18. Artikel der alten türkischen Konvention ist die Gesellschaft verpflichtet, der Staatspost einen ganzen Wagen zweiter Klasse zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung ist danach auch auf Bulgarien übertragen worden.

Eine ähnliche, wenig bedeutende Vergünstigung wird in Artikel 15 normiert. Die Gesellschaft verpflichtet sich, statt ihres alten Tarifs den sogen. Tarif „à quatre“ fernerhin anzuwenden,

und zwar für alle darin aufgezählten Waren. Die Sätze dieses Tarifs dürfen von der Gesellschaft nicht überschritten werden, dagegen darf sie Ermäßigungen, im ganzen oder teilweise, nach allen Richtungen oder nur nach einer, gewähren. Hierin liegt wieder ein großer Nachteil des Vertrages; denn nach dieser Bestimmung kann die Gesellschaft den Verkehr nach jeder beliebigen Richtung hin lenken. Was die bulgarischen Delegierten bei dem Abschluß der Konvention vielleicht als größten Gewinn betrachtet hatten, das gerade schädigte die Interessen des Staates am meisten. Es sei an einem Beispiel klargelegt, wie die Gesellschaft mit ihrem Rechte, „Ermäßigungen in jeder beliebigen Richtung zu gewähren", spekulieren kann. Die Strecke Stara-Sagora-Dedeagatsch ist 330 km lang, während die Linie Stara-Sagora-Burgas nur 190 km lang ist[1]). Wenn nun die Gesellschaft der orientalischen Bahnen von ihrem Rechte Gebrauch macht, und die Tarifsätze für das Getreide nach Dedeagatsch bis auf $2^1/_2$ Stotinki pro Tonne und Kilometer herabsetzt, wird der Transport eines 10 Tonnenwagens, von Stara-Sagora bis Dedeagatsch 82,50 Frs.[2]) kosten. Dagegen müssen für die Beförderung desselben Wagens von Stara-Sagora bis Burgas 85,50 Frs.[3]) bezahlt werden. Es ist also für jeden Getreidehändler vorteilhafter, sein Getreide über Dedeagatsch, statt über Burgas zu transportieren, was eben im Interesse der orientalischen Gesellschaft liegt. Hier könnte man einwenden, daß es ganz einerlei sei, auf welchem Wege das Getreide transportiert wird, wenn es nur einen billigeren Weg fände. Allein dieser Gewinn durch den billigeren Weg ist nur scheinbar, weil, wenn die Eisenbahn Stara-Sagora-Jambol im Besitze der bulgarischen Regierung wäre, der Transport desselben Wagens von Stara-Sagora bis Burgas nur 66,50 Frs.[4]) gekostet hätte — was eine Verbilligung von 16 Frs. bedeutet. Wie wichtig das für den Handel und für die Staatsbahnen selbst ist, brauchen wir kaum zu erörtern. Im übrigen mag dieses Beispiel genügen, um zu zeigen, was für Ermäßigungen und Begünstigungen die betreffende Gesellschaft zu machen geneigt war. Wie überall, so ist es auch hier ein charakteristisches

---

[1]) P. Nikoloff, Die Eisenbahnfrage. Sofia 1899, S. 37 (bulg.).

[2]) 330 km × 0,025 × 10 = 82,50 Frs.

[3]) Stara-Sagora-Jambol 77 km × 0,06 × 10 = 46,20
Jambol-Burgas 112 km × 0,035 × 10 = 39,20
85,40 Frs.

[4]) 190 km × 0,035 × 10 = 66 50 Frs.

Merkmal der Privateisenbahnpolitik, immer dort mit Ermäßigungen große Reklamen zu machen, wo sie als zweischneidiges Messer gebraucht werden können.

Um das Bild noch vollständiger zu machen, seien noch einige Bemerkungen über die Begünstigungen, welche die Gesellschaft der Regierung gewährt, hinzugefügt. Danach ist die Gesellschaft bereit, allen Waren und industriellen Unternehmungen, die nach dem „Gesetze zur Aufmunterung der heimischen Industrie“ auf den Staatsbahnen übliche Ermäßigung von 35% zu gewähren, und zweitens alle Militärpersonen, wie auch deren Gepäck mit einer Ermäßigung von 50% zu befördern. Das sind so ziemlich alle Vergünstigungen — wenn hier von solchen überhaupt die Rede sein kann — die von der Gesellschaft der orientalischen Bahnen der bulgarischen Regierung als Gegenleistung für die erhaltene Konzession erteilt worden sind.

Im engen Zusammenhang mit dieser Konvention stehen die cahiers des charges, in denen Bedingungen aufgestellt sind, die die Grundzüge der Konvention noch weiter ergänzen. So können z. B. während der ganzen Zeit des Betriebes die Betriebseinnahmen nicht seitens der Regierung kontrolliert werden. Obendrein werden die Tarifsätze für Güter- und Personentransport in Goldwert verstanden (in der alten türkischen Konvention ist dies nicht der Fall gewesen). Die Linie wird autonom betrieben mit dem Personal und rollenden Material, welches der Gesellschaft zur Verfügung steht; mit den Fahrplänen, die nur von ihr bestimmt werden, wobei sie nur die alten Verordnungen, die auf den anderen orientalischen Bahnen in Kraft sind, zu berücksichtigen hat. Die einzige Verpflichtung ist, daß täglich in jeder Richtung je ein Zug fahren muß. Der Staat also hat nichts dabei zu sagen: die Gesellschaft macht die Fahrpläne, sie bestimmt die Fahrgeschwindigkeit der Züge und deren Zusammensetzung, sie kann alles tun, was ihr beliebt, ohne irgendwelche Rücksicht auf die Landesverhältnisse zu nehmen. Eine andere Bestimmung ist im 18. Artikel enthalten. Dort heißt es, daß solange die Pacht der Bahn dauert, die für den Betrieb der Bahn nötigen Materialien, wie Eisen, Steinkohlen, Holz, Steine, Lokomotiven u. s. w. von allen Staats- und Gemeindegebühren frei sein müssen. Mit Ausnahme des Heizungsmaterials sind überdies alle Materialien zollfrei. Danach haben also die Staatsbahnen die oben genannten Materialien kostenlos zu befördern, und zwar nicht nur für die gepachtete Bahn, sondern auch für alle anderen orien-

talischen Bahnen, denn es wird ja keine Kontrolle ausgeübt. Nach dem 19. Artikel ist die Gesellschaft von allen Steuern, hauptsächlich von der Stempelsteuer auf die verschiedenen Arten und Dokumenten, sowohl für die jetzige Konvention, als auch für solche, die in Zukunft geschlossen werden, befreit. Nach einer weiteren Bestimmung hat die Gesellschaft im Kriegsfall das Recht, für einen etwaigen Schaden von der Regierung Ersatz zu verlangen. In anderen Konventionen ist man wohl bestrebt, den Gesellschaften die Pflicht aufzulegen, daß sie bei Kriegen der Regierung so und so viel Züge mit einer bestimmten Zahl Wagen zur Verfügung stellen müssen — in unserem Falle verlautet aber kein einziges Wort davon. Überall sehen wir Förderung der Interessen der orientalischen Gesellschaft, nicht des Staates.

Zur Kritik ist zu bemerken, daß zuerst formal gesündigt wurde, indem die in Frage stehende Konvention durch eine einfache Abstimmung gut geheißen wurde, während sie wider das Eisenbahngrundgesetz vom Jahre 1884 in jeder Weise verstieß. Wenn die Nationalversammlung sich treu bleiben wollte, hätte sie zuvor das diesbezügliche Gesetz abschaffen müssen. Streng genommen ist daher die Konvention ungültig, trotzdem ist sie aber zur Tatsache geworden. Der Vorgang beweist die geringe politische Erziehung der damaligen Volksvertreter.

Um ihre Haltung in das rechte Licht zu stellen, muß man fragen, ob sie im Interesse des Staates gehandelt haben; ob ihr Vorgehen der einzige Ausweg war. Wenn man sich aber erinnert, daß Verpflichtungen dem Staate auferlegt wurden, für welche er keine Gegenleistungen bekam, so wird man mit vollem Recht das Vorgehen der Volksvertretung tadeln. Ein derartiges Vorgehen, welches die Interessen eines ganzen Volkes bis aufs Gewissenloseste vernachlässigt, kann nicht entschuldigt werden. Der Vorwand, es sei geschehen, um „das Land aus der schlechten finanziellen Lage zu retten", kann mit kurzen Worten widerlegt werden. Daß die Lage des Landes nicht glänzend war, läßt sich nicht bestreiten, aber von allen Wegen zur Beseitigung der mißlichen Finanzverhältnisse war der gewählte wohl der ungünstigste. Aus Opposition hatte sich diese Regierungspartei früher gegen die Anleihe von 290 Mill. Frs. der vorherigen Regierungspartei erklärt. Diese Anleihe war in 59 Jahren zu tilgen und Bulgarien bekam dafür das ganze Netz der orientalischen Bahnen auf bulgarischem Territorium. Später als dieselben Leute die Regierung in den Händen hatten,

nahmen sie eine Anleihe von 260 Mill. Frs. auf, die in 40 Jahren getilgt sein sollte, und verpachteten außerdem eine Staatseisenbahn von 80 km Länge an die orientalische Gesellschaft — eine ganz merkwürdige Logik. Berücksichtigt man noch die geographische Lage des Landes, die uns den bequemsten Knotenpunkt des nordwestlichen und westlichen europäischen Verkehrs einerseits und des asiatischen andererseits sichert, so ist die Verpachtung der Staatsbahnen an eine fremde Gesellschaft eine Tat, deren Urheber wegen Staatsverbrechens gerichtliche Anklage verdienen. Damit soll nicht einer vollständigen Abkehr vom Auslande das Wort geredet werden, im Gegenteil ist der Verkehr mit dem Auslande nur von Vorteil, aber dort, wo es sich um die Lebensinteressen eines Volkes handelt, hat man vorsichtiger zu sein. Die Regierung muß mit mehr Rücksicht handeln, und darf nicht Konventionen schließen, die im Grunde ein Verbrechen sind.

Nun wird uns, und zwar mit Recht, die Frage entgegengehalten werden können: Wenn die besprochene Konvention so ungünstig war, was hätte geschehen müssen, um das Land aus seiner schlechten finanziellen Lage zu befreien, ohne seine Interessen irgendwie zu schädigen? Der wichtigste Fehler der ganzen Angelegenheit steckt eben darin, daß der Bau der Parallelbahn überhaupt unternommen worden ist. Das ist auch der einzige Umstand, der die finanzielle Krisis verursacht hat. Man brauchte nur einigen Scharfblick zu besitzen, um diesem schrecklichen Krache, den das Land durchgemacht hat, vorbeugen zu können. Nachdem aber einmal mit dem Bau der Bahn angefangen worden war, durfte die Regierung auf keinen Fall damit aufhören. Man mußte alle Mittel aufbieten, um den Bau zu vollenden. Es war freilich kaum nötig, daß man die ganze Strecke Sarambej-Jambol bauen ließ. Unserer Meinung nach wäre folgende Kombination am wünschenswertesten: Eine neue Bahn durfte nur zwischen Nowa-Sagora und Philippopel gebaut werden, wo sie sich mit den orientalischen Bahnen verband. Dann mußte die bulgarische Regierung eine Konvention mit der orientalischen Gesellschaft zu schließen suchen, nach welcher den bulgarischen Staatsbahnen erlaubt sein sollte, mit ihren eigenen Zügen über die orientalischen Strecken Sarambej-Philippopel und Nowa-Sagora-Jambol zu fahren, natürlich gegen eine entsprechende Entschädigung. Das zu gestatten wäre die Gesellschaft freilich nicht geneigt gewesen, wenn es aber aus höheren Staatsrücksichten erforderlich gewesen wäre, so würde die Regierung eben Mittel und

Wege finden müssen; derartige Vereinbarungen gehören wohl nicht zu den Unmöglichkeiten. Auf diese Weise bekamen die Staatsbahnen die denkbar günstigste Verbindung; besonders in bezug auf die neugebaute Bahn, die dann ihre Bedeutung einer Parallelbahn vollständig verlor und sich in eine selbständige Bahn erster Bedeutung verwandelte, weil sie durch die fruchtbarsten Gegenden des ganzen Landes führte.

Als positives Resultat hätte diese Kombination einen jährlichen Reingewinn von 90000 Frs.[1]) ergeben, unabhängig von dem indirekten Nutzen, den einerseits die Verwaltung der Staatsbahnen, andererseits die Bevölkerung Südbulgariens daraus zogen. Außerdem hätte dieser Umstand eine günstige Wirkung auf den Preis der orientalischen Bahnen ausgeübt; denn die zweifellos starke Konkurrenz würde die Folge gehabt haben, daß man deren Betrieb zu einem viel niedrigeren Preis hätte übernehmen können. Für den Staatsetat wäre das von einer eminenten Bedeutung gewesen, denn dadurch hätte die Regierung glänzende Resultate erzielt. Der Vorwurf, daß diese Berechnung und Anschauung zu optimistisch ist, wäre kaum zutreffend, denn eine Regierung, die sich ihrer Macht bewußt ist, und die genug Energie und guten Willen hat, wird immer solche Verpflichtungen einer Gesellschaft auferlegen können, die zu der von uns befürworteten Kombination erforderlich gewesen wären. Ganz im Gegenteil hat von allen vorhandenen Möglichkeiten die Regierung gerade die gewählt, die sich in einem jährlichen Fehlbetrag von 1378720 Frs.[2]) äußert, alle anderen indirekten Schäden ungerechnet.

Man hat sich bemüht, diese Konvention damit zu entschuldigen, daß „die Regierung von dem Finanzsyndikat dazu gezwungen worden sei“. Das sind aber Worte, die absolut nicht als Entschuldigung gelten können, weil sich eine Regierung nie zwingen lassen darf. Es ist ganz klar, daß das betreffende Finanzsyndikat bestrebt war, die besprochene Geldoperation durchzuführen, weil das in seinem Interesse lag. Das Land möglichst stark zu fesseln ist natürlicherweise der höchste Zweck der Kreditoren Bulgariens, aber, ob eine bulgarische Regierung, die die Interessen des Landes zu schützen weiß, überhaupt so etwas dulden darf, ist eine Frage, worüber nicht zwei Meinungen existieren können. Und wir sind

[1]) Nähere Berechnungen bei Nikoloff, „Die Eisenbahnfrage“ S. 27.

[2]) Ebenda, S. 26.

fest überzeugt, daß, wenn die betreffende Regierung etwas mehr Energie gezeigt und Rücksicht auf die allgemeinen Volksinteressen genommen hätte, ein glücklicher Ausweg aus der Situation zu finden gewesen wäre. Um die schwebenden Schulden zu bezahlen, konnte eine kleine Anleihe bei irgend einer anderen Finanzgesellschaft gemacht werden, und erst nachdem die Lage sich etwas gebessert hatte, konnte man zur Konversion aller anderen Staatsschulden übergehen — eine Aktion, die absolut nicht erforderlich war, um das Land zu „retten". Auf diese Weise hätten mit den wenigen Mitteln, die noch nötig waren, um die Parallelbahn bis nach Philippopel auszubauen, und durch die Kombination, die wir befürwortet haben, einerseits die Staatsbahnen ein geschlossenes Netz bekommen und andererseits wären die Landesinteressen gefördert worden. Das ist unserer Meinung nach der richtigste Ausweg, der eingeschlagen werden mußte. Wenn das nicht geschehen ist, ist die Ursache nicht in der Hilflosigkeit der Lage zu suchen, sondern in den Persönlichkeiten, die die führende Rolle damals spielten.

7. Rustschuk-Tirnowo.

Die Eisenbahn Rustschuk-Tirnowo ist die erste Hälfte der zu bauenden transbalkanischen Bahn, von der später ausführlich gesprochen wird. Auf den 12. Oktober 1896 setzte man den üblichen Zuschlag an für die ganze Bahn Rustschuck-Tirnowo-Nowa-Sagora. Es liefen 6 Offerten ein, von welchen die niedrigste — 24890000 Frs. — von einem bulgarischen Unternehmer herrührte. Wegen dieses ziemlich hohen Preises bestätigte die Nationalversammlung den zwischen dem Unternehmer und der Regierung vorausbeschlossenen Vertrag nicht und legte letzterer auf, eine neue Vergebung, aber nur für die Strecke Rustschuk-Tirnowo anzusetzen. Nach dem Beschlusse der Nationalversammlung sollte der eigentlich transbalkanische Teil dieser Linie erst dann gebaut werden, wenn die verschiedenen möglichen Routen eingehend untersucht worden wären.

Ihrer Vollmacht gemäß handelnd, setzte die Regierung gleich darauf die Vergebung an und der Bau der Bahn Rustschuk-Tirnowo, deren Richtung von vornherein bestimmt war, wurde in Angriff genommen. Die Verbindung der beiden wichtigsten Städte Nordbulgariens und dadurch zugleich die viel kürzere Verbindung

Rustschuk-Sofia sollte durch die schon gebaute Zentralbahn erzielt werden. Die Bauarbeiten wurden von einer bulgarischen Gesellschaft ausgeführt und bis 8. Oktober 1900 - dem Eröffnungstage der Bahn — fertig gestellt. Die 129 km lange Linie hat im ganzen 10 309 733 Frs., oder pro km 79 349 Frs. gekostet.

8. Somowit-Jassen.

An letzter Stelle haben wir noch einige Worte über die Strecke Somowit-Jassen zu sagen — eine Eisenbahn, deren Dasein auf Privatinitiative zurückzuführen ist. Die Baugesellschaft der Eisenbahn Roman-Plewen-Schumen sah sich, um die Baumaterialien bequemer zu befördern, genötigt, eine möglichst kurze und billige Verbindung mit der Donau zu suchen. Sie hatte die Auswahl zwischen zwei Routen: Swischtow-Lewski und Somowit-Jassen. Um die erste Strecke in Bau zu nehmen, verlangte sie eine Subvention von der Stadt Swischtow mit der Bedingung, daß, nachdem die Hauptlinie Roman-Plewen-Schumen vollendet sein würde, die Strecke Swischtow-Lewski im Besitze dieser Stadt bleiben sollte. Diese könnte dann dem Staate unter gewissen Bedingungen den Betrieb verpachten. Sonderbarerweise wollte die Stadt Swischtow darauf nicht eingehen, so daß die Baugesellschaft dem Bau der Strecke Somowit-Jassen, weil sie billiger und für ihre Zwecke ebenso befriedigend war, vorzog, und die wichtige Stadt Swischtow heute noch auf Eisenbahnverbindung wartet[1]).

Seitens der Regierung wurde der Bau dieser Strecke unter den folgenden Bedingungen gestattet: 1. Der Grund und Boden, soweit er Staatseigentum ist, wird der Gesellschaft unentgeltlich überlassen; die Privatbesitzungen aber hat die Gesellschaft nach den Schätzungen einer Kommission selbst zu bezahlen. 2. Der Gesellschaft ist verboten, Privatgüter oder Personen irgendwie zu befördern und 3. sofort, nachdem der Transport der nötigen Materialien vor sich gegangen ist, hat die Gesellschaft auf eigene Kosten die Bahn abzubrechen.

Die Bahn wurde gebaut, die Materialien transportiert, die Eisenbahn Roman-Schumen dem Betriebe übergeben — und die Strecke Somowit-Jassen existiert immer noch weiter. Statt näm-

[1]) Später waren die Einwohner dieser Stadt bereit, der bulgarischen Regierung eine Summe von 2—3 Mill. Frs. zur Verfügung zu stellen, damit sie die tatsächlich nötige Bahn baue. Diese ging aber aus uns unbekannten Motiven nicht darauf ein.

lich die Bahn aufzuheben, wandte sich die Baugesellschaft an die Regierung mit dem Vorschlag, letztere solle ihr die fragliche Bahn abkaufen. Die darüber geführten Verhandlungen entziehen sich unserer Kenntnis [1]). Der Kauf der Bahn wurde zur Tatsache, und am 1. September 1899 wurde diese Strecke als Staatseisenbahn dem übrigen Netze angeschlossen. Für die 35 km lange Linie zahlte der Staat der Baugesellschaft die Summe von 672 948 Frs.; außerdem sind an Arbeiten, die für die Erzielung einer größeren Verkehrssicherheit nötig waren 20065 Frs. verausgabt worden, woraus sich ergibt, daß die Gesamtkosten 693 013 Frs. oder 19 643 Frs. pro km betragen.

9. Allgemeine Betrachtungen.

Es war unsere Absicht, eine eingehende topographische Beschreibung des ganzen Netzes zu geben, da aber die Quellen dafür zu spärlich fließen, wollen wir es bei einigen Bemerkungen, die unserer persönlichen Erfahrung entstammen, bewenden lassen. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß wir es hauptsächlich mit Eisenbahnen zu tun haben, die das ganze Land durchziehen und ihren Knotenpunkt in der Landeshauptstadt haben. Von dort aus erstrecken sich, wie die Strahlen der Sonne, nach allen Richtungen die Hauptlinien: Sofia-Warna, Sofia-Rustschuk, Sofia-Burgas, Sofia-Hebibtschewo, Sofia-Zaribrod und Sofia-Radomir. Diese Längsrichtungen charakterisieren auch die erste Periode in der Geschichte des bulgarischen Eisenbahnbaues. Man dachte in erster Linie daran, die Hauptstadt mit den entlegensten Orten des Landes zu verbinden, sehr oft freilich mit Unterschätzungen der örtlichen Interessen irgend einer Stadt. Das ist aber nun schon vollendete Tatsache, an der nichts mehr zu ändern ist. Man wird weiter daran zu denken haben, mit dem Baue der sogen. Querbahnen anzufangen, wovon in dem nächsten Abschnitt eingehender die Rede sein wird.

Das ganze Land hat ein Eisenbahnnetz von 1740 Tarifkilometer. Vom Staate werden 1175 wirkliche Kilometer betrieben, während die Gesellschaft der orientalischen Bahnen ein Netz von nur 382

[1]) Ich wandte mich um Auskunft an die Eisenbahndirektion in Sofia, bekam aber keine Antwort. Das, was ich darüber erfahren konnte, verdanke ich dem Herrn Direktionsoberbeamten G. Bratschkoff, dem ich auch hierfür meinen Dank ausspreche.

Tarifkilometer betreibt. Daraus ergibt sich, daß auf 100 km 1,7 und auf 10000 Einwohner 4,7 km Eisenbahnen entfallen[1]).

Die Eisenbahn Zaribrod-Sofia-Sarambej bildet ein Glied der wichtigen internationalen Bahn Wien-Konstantinopel. Von der serbischen Grenze ab bis zu der ersten Station auf bulgarischem Boden Zaribrod entwickelt sich die Bahn in der überaus günstigen Ebene der Nischawa. Sofort nach dem Verlassen dieser Station begegnet man in dem wilden Dragomanpasse großen Terrainschwierigkeiten. Mit vielen Maximalsteigungen und starken Krümmungen[2]) überschreitet die Eisenbahn diesen Paß in einer Höhe von 726 m über dem Meere und erreicht die Station Dragoman. Darauf steigt sie allmählich in die große Ebene von Sofia hinunter, führt vorbei an die Stationen Sliwnitza und Kostinbrod und erreicht dann die Hauptstadt Sofia. Bis zur nächsten Station Nowoselzi entwickelt sich die Bahn ebenso in einem günstigen Terrain, dann aber nimmt sie den Charakter einer echten Gebirgsbahn an. Bei noch schwierigeren Verhältnissen als in dem Paß von Dragoman wird hier die Wasserscheide in einer Meereshöhe von 825 m erreicht (Station Wakarel)[3]) — der höchste Punkt der ganzen Eisenbahn Wien-Konstantinopel. Dann wird die Station Ichtiman mit dem Maximalgefälle erreicht, worauf wiederum große Steigungen zu überwinden sind, und erst nachdem die Station Kostenetz-Banja überschritten ist, erreicht man in der Nähe von Belowo das Tal der Mariza; hier hat man aber immer noch den Eindruck einer Gebirgsbahn, denn die Schlucht ist sehr eng und stark bewaldet. Erst bei der Station Sarambej, wo der Bereich der orientalischen Bahnen anfängt, bekommt man einen Einblick in die große und breite Ebene Südbulgariens.

Die Zentralbahn in der Richtung nach Warna führt zuerst von Sofia aus nordwärts, bis nach der ersten Station Kurilo, durch ein günstiges Terrain. Danach aber ist man gezwungen, die weitere Fahrt durch den Iskerpaß einzuschlagen. So schön und mannigfaltig hier die Natur ist, so groß waren auch die Schwierigkeiten, mit welchen der Eisenbahningenieur zu kämpfen hatte. Parallel mit dem Isker durch zahlreiche Tunnels, auf vielen Brücken und Viadukten[4]) erreicht man die prachtvoll angelegten Stationen Swoge

[1]) Vergl. Danailoff a. a. O. S. 29.

[2]) Näheres darüber in „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1905, S. 1339 ff.

[3]) Vergl. Dimtschoff o. a. O. S. 112.

[4]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 1340.

und Elisejna, von wo aus die Bahn ostwärts weiterführt. Dann kommt die wichtigere Station Mesdra-Wratza, wo in Zukunft sich die Bahn nach Widin abzweigen soll. Bei der nächsten Station wird schon der Iskerpaß überwunden und in Tscherwen-Breg verläßt man auch den Isker, der von dort aus nordwärts fließt. Von der letztgenannten Station an bekommt man ein ganz anderes Bild - es öffnet sich die hohe Ebene Nordbulgariens. Mit nicht unbedeutenden Steigungen fährt man weiter, nachdem aber Gorni-Dabnik erreicht ist, fällt die Bahn bis Jassen, wo der Fluß Wid überbrückt wird. Gleich darauf wird Plewen erreicht - - eine der wichtigsten Stationen dieser Eisenbahn, dann die Stationen Pordim, Lewski, Pawlikeni und Ressen durchfahren, bis der wichtige Knotenpunkt Gornja-Orjachowiza erreicht ist. Hier zweigen sich die Bahnen nach Rustschuk und Tirnowo ab. Dann werden die von der Bahn durchzogenen Gegenden bewaldeter, tragen aber immer noch nicht eigentlichen Gebirgscharakter. Man durchfährt die Stationen Straschitza, Manastirzi und Borissowo, die vorwiegend Brennholzexport betreiben; Popowo, Dralfa, die Stadt Eski-Dschumaja, Preßlav, wo man die Ruinen der altbulgarischen Kaiserstädte aufgedeckt hat, und erreicht die in wirtschaftlicher wie in strategischer Hinsicht wichtige Stadt Schumen. In der darauffolgenden Station Kaspitschan erzielt man den Anschluß an die Linie Rustschuk-Warna. In dem überaus merkwürdigen Tale des Dewnjaflusses, wo Weideplätze überwiegen, durchfährt man die Stadt Prowadija, dann Gebedsche, vor welcher Station sich die Bahn nach Dewnja abzweigt. Darauf passiert man die sumpfige Gegend am Ufer des großen Dewnja-Sees und erreicht am Schlusse den wichtigsten Hafen des Landes, Warna am Schwarzen Meere.

Von Kaspitschan nordwärts schlägt die Bahnlinie die Richtung nach Rustschuk ein. Durch eine hohe Ebene, die fast bis Wetowo gut bewaldet ist, berührt man die Station Schejtandschik und dann die Stadt Rasgrad, die allerdings von der Bahn ziemlich abgelegen ist. Dann führt die Bahn zwischen vorzüglich bebauten Feldern hin und erreicht, nachdem die Stationen Wetowo, Tscherwena-Woda und Tschiflik durchfahren sind, die Endstation Rustschuk an der Donau.

Von hier aus nach Tirnowo ist die Bahn fast südwärts angelegt. Nachdem der Lom überbrückt ist kommen bedeutende Steigungen[1]). Man fährt durch die Stationen Iwanowo und Dwe-

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 1340.

Mogili, hinter welchen die Höhen der sogen. Sewri-Tepe mit den höchst zulässigen Steigungen überwunden werden. Hinter der Station Bela wird das Tal der Jantra zur Weiterführung der Bahn benützt. Parallel mit diesem Fluß, in einer ziemlich welligen Gegend fährt man durch die Stationen Trambesch und Kruscheto, worauf man die schon früher erwähnte Station Gornja-Orjachowiza erreicht. Dann bewegt sich die Bahn durch einen engen Paß, auf beiden Seiten von hohen Felsen begleitet und kommt, nachdem sie zwei Brücken über die Jantra und zwei Tunnels unter der Stadt passiert hat, in der wichtigen und ganz eigenartig gelegenen Stadt Tirnowo an.

Südwärts von Sofia führt die Zentralbahn durch den Badeort Gornja-Banja, und nach Überwindung der hohen Steigungen[1]) bei Wladaja, sich im Wladajapaß entwickelnd, nach den Kohlenwerken von Pernik. Danach folgt die jetzige Endstation Radomir. Auf der Strecke Jambol-Burgas begegnet man, nachdem in der Nähe der ersteren Station der Fluß Tundscha überbrückt ist, keinen Terrainschwierigkeiten[2]). Man berührt die Stationen Straldscha, Karnobat — seines großen Jahrmarktes wegen im ganzen Lande bekannt —, Aitoß und Kajali und erreicht den Hafen Burgas.

Ähnlich sind die Verhältnisse bei der Bahn Somowit-Jassen.

Eine auffallende Erscheinung ist es, daß man bei der Fahrt auf jeder beliebigen Strecke nur Bahnhöfe ohne die dazu gehörigen Ortschaften zu sehen bekommt, sie liegen häufig in beträchtlichen Entfernungen abseits. Ausnahmen von dieser Regel sind sehr selten. Dieser Umstand ist nur damit zu erklären, daß bei den Eisenbahnbauten in Bulgarien man das Hauptaugenmerk immer auf die technische Seite richtete: wo es leichter war einen Bahnhof anzulegen, dort baute man ihn auch, ohne andere Momente in Betracht zu ziehen. Die wichtigeren Städte sind von ihren Bahnhöfen im allgemeinen 2—5 km entfernt, und um die kleineren Ortschaften kümmerte sich überhaupt niemand. Streng genommen ist dies wohl kein bedeutendes Hemmnis für den Verkehr, aber doch eine Unannehmlichkeit, die sich mit wenigen Opfern vermeiden ließ. Große Fehler sind auch beim Bau sehr vieler stark steigender Strecken dadurch gemacht worden, daß man zugunsten der Verringerung der Baukosten die Anlage von Tunnelbauten und Erdeinschnitten nach Möglichkeit sparte, wobei man nämlich

[1]) Vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 1340.

[2]) Siehe ebenda.

nicht daran dachte, daß dadurch der Betrieb oft ungeheuer erschwert und um das Doppelte verteuert wurde. Es ist dies ein verhängnisvoller Fehler, an dem die Eisenbahnen Bulgariens auf immer zu leiden haben werden. Und wenn deren Rentabilitätsverhältnisse viel zu wünschen übrig lassen, so ist das wohl zum großen Teile auf diesen Umstand zurückzuführen. Es wird auch häufig behauptet, daß bezüglich der Richtung der Linien viele Fehler gemacht worden wären. Vor allem gaben die Eisenbahnlinien Zaribrod-Sofia-Sarambej und die Zentralbahn Anlaß dazu.

Die erstgenannte Bahn, sagt man, hätte Bulgarien überhaupt nicht bauen dürfen, weil sie dem Lande nur Schaden brächte. Denn einmal könne sie als eine Eisenbahn, die nur dünn bevölkerte Gegenden durchzieht, keinen Lokalverkehr haben, und zweitens bahne sie der ausländischen Konkurrenz den Weg, woran schließlich die heimischen Industrien und Gewerbe zugrunde gehen würden. Daß wir die Einfuhr des Auslandes nicht zu unterstützen brauchen, ist kaum zu bestreiten, aber wie das mit dem Bau der genannten Linie zusammenhängen soll, ist nicht so recht ersichtlich. Hätte Bulgarien eine andere Bahn gebaut, mit ganz entgegengesetzter Richtung, so würde die ausländische Einfuhr genau so gefördert, wie das durch die Eisenbahn Zaribrod-Sofia-Sarambej der Fall war, denn ob die Bahn an der Donau mündet oder an der serbischen Grenze ist belanglos. Haben wir einmal diese geographische Lage, ist unsere Industrie noch nicht so produktiv, um die heimische Nachfrage befriedigen zu können, so wird Bulgarien das nun einmal unumgängliche Schicksal haben, ein günstiges Absatzgebiet für die ausländischen Erzeugnisse zu sein. Falls ein Unterschied bestände, könnte das bloß zugunsten der Eisenbahn Zaribrod-Sofia-Sarambej sein, denn wie bekannt ist der Wassertransport im Vergleich zum Bahntransport entschieden billiger. Daraus ist nur der Schluß zu ziehen, daß eine an der Donau mündende Eisenbahn mehr noch der ausländischen Einfuhr dienen würde, als das der Fall bei der fraglichen Bahn ist. Es ist also dadurch dem Lande kein Schaden gebracht worden. In Bezug auf die Rentabilität steht diese Bahn am besten da. Gegenüber einer durchschnittlichen Bruttoeinnahme aller Eisenbahnen des Landes von 6962 Frs. pro Jahr und Kilometer, weist sie eine solche von 13841 Frs. auf[1]). Das ist eine Tatsache, die klar genug beweist,

[1]) Statistische Angaben über die bulgarischen Staatseisenbahnen, von der Eisenbahndirektion ausgegeben 1905, S. 135 (bulg.).

daß man am wenigsten gegen diese Bahn etwas einwenden darf.

Für den Bau der Zentralbahn gab es, wie schon erwähnt, zwei verschiedene Projekte: ein südliches, für die Nordabhänge des Balkans, um einige wichtigere Städte zu verbinden; und ein nördliches, bei dem die Bahn die Donauebene durchschneiden sollte. Das letzte Projekt wurde auch verwirklicht, was oft als ein Fehler bezeichnet worden ist. Da hiermit auch die Frage der Eisenbahnpolitik des Landes eng verknüpft ist, so müssen wir zuerst darauf eingehen. Vor allem hat ein Land, das im Begriff steht, Eisenbahnen zu bauen, seine speziellen lokalen Verhältnisse zu berücksichtigen. Die Beispiele anderer Länder, wo ganz andere Verhältnisse herrschen, können deswegen nicht als Vorbild dienen.

Bulgarien, wie auch seine Nachbarländer, stehen weit hinter der Entwicklung der westlichen Staaten zurück und sind vorwiegend ackerbautreibende Länder; es beschäftigen sich in Bulgarien, wie schon dargelegt, von 10000 Einwohnern 7485 mit Ackerbau[1]). Die Industrie und der Handel stehen weit unter diesem Prozentsatze. Wenn man deshalb eine Eisenbahn zu bauen im Begriffe ist und deren Verkehr voraus bestimmen will, so hat man vor allem mit dem Transport der Erzeugnisse des Ackerbaues zu rechnen. Eine bewiesene Tatsache ist freilich, daß der heimische Handel und die Industrie, also der lokale Verkehr des Landes, nicht die genügende Vorbedingung für die Existenz bieten kann. Von diesem Standpunkte aus wird man zu dem Schlusse kommen müssen, daß hier die Eisenbahnen keine Existenzberechtigung haben, deshalb auch nicht gebaut werden dürfen. Das wäre aber eine zu enge Auffassung, denn für die Beurteilung des Wertes einer Eisenbahn muß man auch den Handel mit dem Auslande und die kulturellen Wirkungen der Eisenbahnen berücksichtigen. In Ländern, die noch nicht sehr fortgeschritten sind, wird man nicht einen schon vorhandenen Verkehr zu unterstützen, sondern weitere Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen haben. Darin liegt auch der große Unterschied der Eisenbahnpolitik der nordamerikanischen und westeuropäischen Staaten. Wir wollen damit nicht Bulgarien mit Amerika vergleichen, aber es ist doch etwas in der Eisenbahnpolitik dieses Landes, was eher an die amerikanische, als an die

[1]) Jahrbuch der demokratischen Partei S. 283.

europäische Eisenbahnpolitik erinnert. Während in den westeuropäischen Staaten zuerst die benachbarten größeren Städte durch Eisenbahnen verbunden wurden, legte man in Amerika große Überlandsbahnen an. Auch in Bulgarien hat man vorwiegend mit solchen Eisenbahnen zu tun gehabt, die vor allem dem Fernverkehr dienen, und die analog den Überlandsbahnen Amerikas als solche bezeichnet werden können. Damit läßt sich auch die erste Periode des bulgarischen Eisenbahnbaues charakterisieren. Die zwei parallel laufenden großen Eisenbahnen in Nord- und Südbulgarien sind zur Tatsache geworden, in der nächsten Zukunft werden die transbalkanische Bahn und die Strecke Wratza-Widin gebaut, und damit ist diese erste Bauperiode vollkommen abgeschlossen. Dann wird man in die zweite Periode eintreten, in der es sich um Bauten von kleineren Querbahnen handeln wird.

Aus diesen Bemerkungen ist leicht zu ersehen, welche Eisenbahnpolitik Bulgarien zu verfolgen hat. Da es hauptsächlich auf den Export- und Importverkehr rechnen muß, so ist klar, daß seine Eisenbahnen vor allem die Verbindung mit einem Wasserwege zu suchen haben. Ob das nun die Verbindung mit der Donau oder dem Schwarzen Meere sein soll, ist weiterhin fraglich. Die Ausfuhr kann zweifellos ihre Wege nur auf dem Meere suchen, denn die Donau stromauf hat die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen Bulgariens keine Aussichten. Dieser Umstand gab auch Anlaß dazu, daß die Zentralbahn etwas nördlicher als das alte Projekt es vorsah, in die ausfuhrfähigen Gegenden, nämlich die der hohen Donauebene angelegt wurde. Je näher die Bahn der Donau kam, um so fähiger wurde sie mit ihr zu konkurrieren, allerdings durfte die Entfernung zwischen Eisenbahn und Fluß ein gewisses Maß nicht überschreiten. Nach dem ersten Projekt sollten die Städte am Nordabhange des Balkan miteinander verbunden werden zur Förderung ihrer industriellen Entwicklung. Dadurch würde aber die Getreideausfuhr nicht erleichtert worden sein, denn die Entfernung der ausfuhrfähigen Gebiete von der Bahn war viel zu groß, und es wäre für sie auch vorteilhafter gewesen, sich auch ferner der Donau zu bedienen. Das hätte zur Folge gehabt, daß der Eisenbahn der Verkehr entzogen worden wäre, weil, wie oben gesagt, die Landwirtschaft den Eisenbahnen die meisten Güter zum Transport liefert. Außerdem wäre die Bahn nach dem alten Projekt hauptsächlich wegen der größeren Terrainschwierigkeiten viel länger und teurer geworden. Und daß die Bahn nach dem letzten Projekt

fähig ist mit der Donau zu konkurrieren, beweisen folgende Zahlen: Warna bekam im Jahre 1903 Getreide in Tonnen:

aus Sofia	1406,41
aus Plewen . . .	5377,31
aus Rasgrad . . .	10753,14
aus Rustschuk . .	1441,47 [1]).

Diese Tatsache zeigt, daß Sofia und Plewen ihr Getreide nicht nach Somowit, sondern nach Warna schicken. Rasgrad und Rustschuk selbst ziehen vor, nicht die Donau zu benutzen, sondern ihr Getreide 200 km per Eisenbahn zu befördern, um das Meer zu erreichen. Das ist zweifellos ein glänzender Beweis dafür, daß das Prinzip der Getreideausfuhrbahnen ganz richtig ist. Es trifft insbesondere bezüglich der Zentralbahn zu, die eine gefährliche Konkurrentin der Donau geworden ist und es in noch höherem Grade werden wird [2]).

Es ist ferner behauptet worden, daß diese Bahn, weil sie die Balkanstädte verläßt, Mangel an Personenverkehr haben würde. Das ist aber schon deswegen eine durchaus grundlose Behauptung, weil die in Frage stehenden Städte nur klein sind. Dazu hat die Wirklichkeit ganz das Gegenteil bewiesen; denn im Jahre 1903 stammten z. B. 35,87 % der Bruttoeinnahme von Personenverkehr aller Eisenbahnen des Landes, wovon auf die Zentralbahn 56,37 % entfallen [3]). Außerdem ist es bekannt, daß das Wichtigere im Eisenbahnverkehr nicht der Personen-, sondern der Gütertransport ist [4]).

Im Grunde genommen ist durch den Bau der Zentralbahn, wie sie jetzt existiert, kein Fehler begangen worden. Wohl aber konnte man in technischer Hinsicht etwas vorsichtiger sein, als es der Fall gewesen ist. Auf Einzelheiten einzugehen, würde zu weit führen, darum sei nur darauf hingewiesen, daß die Bahn ganz bedeutende Steigungen in vielen Zickzacks zu überwinden hat, was für den Betrieb der Bahn bedeutende Schwierigkeiten mit sich bringt. Es wäre doch möglich gewesen, die Linie etwas gradliniger zu gestalten. Außerdem durfte der wichtige Knotenpunkt mit der

[1]) Statistische Angaben 1905, S. 55.

[2]) Siehe darüber Archiv für Eisenbahnwesen 1894, Schürmann, Bulgarische Eisenbahnen.

[3]) Statistische Angaben 1905, S. 136.

[4]) Vergl. G. Cohn, System der Nationalökonomie, Bd. III, S. 929.

zukünftigen transbalkanischen Bahn nicht so gewählt werden, daß er sozusagen auf freiem Felde liegt. Er nennt sich Gornja-Orjachowitza — das gleichnamige Städtchen liegt 5 km davon entfernt, weswegen es auch von der Bahn keinen bedeutenden Nutzen ziehen kann. Dabei liegt 19 km davon entfernt die bedeutende Stadt Tirnowo. Warum hat man eben diese nicht als Zentrum gewählt? Es sind nur Argumente technischer Art gewesen, die dagegen gesprochen haben, die aber mit einem geringen Geldaufwand hätten überwunden werden können. Dafür bekäme die alte Hauptstadt eine nach allen Richtungen gute Verbindung, und dadurch eine starke Förderung zur weiteren Entwicklung. Das ist eben der allgemeine Fehler beim Bau aller bulgarischen Eisenbahnen, daß in vielen Fällen die wirtschaftliche Seite unterschätzt worden ist.

Aus all dem mag nicht der Schluß gezogen werden, daß Bulgarien solche Bahnen, die an die Donau führen, nicht bauen dürfe. Durchaus nicht, denn auf den Handel über das Meer wird sich die Bevölkerung nicht allein beschränken können. Für die Einfuhr und für den internationalen Transitverkehr werden diese Bahnen von großer Bedeutung und als Zufuhrbahnen der Zentralbahn nicht zu unterschätzen sein. Erst nachdem alle Zweigbahnen, die hier in Frage kommen können, und von denen in dem nächsten Abschnitt die Rede sein wird, ausgebaut sind, wird die Zentralbahn ihre wichtige Rolle im vollen Umfange spielen können. Die Erschließung des Balkangebietes und die Verbindung mit der Donau wird ihr einen starken Verkehr bringen — abnehmen wird dieser auf keinen Fall.

Der Ankauf der Linie Somowit-Jassen ist als ein, wenn auch nicht bedeutender, Fehler zu bezeichnen. Viel ist allerdings dafür nicht verausgabt worden, und die Linie läßt sich jederzeit aufheben[1]), aber es wäre von Anfang an viel vernünftiger gewesen, wenn man die Strecke nach Swischtow gebaut hätte. Somowit ist ein kleines Dorf und im Winter, wenn die Donau mit Eis bedeckt ist, hat die Strecke absolut keinen Verkehr — der Dienst wird für den Winter eingestellt. Anders hätte dies mit einer Verbindung der wichtigen Stadt Swischtow gestanden.

Doch genug davon. Über den Ankauf der Linie Rustschuk-Warna haben wir schon gesprochen. Viel hat Bulgarien die Bahn

[1]) Wenn man diese Strecke in einen verkehrssicheren Zustand bringen will, wie das bei den anderen Eisenbahnen der Fall ist, wird man 2—3 Mill. Frs. anwenden müssen.

gekostet, aber wenn man berücksichtigt, daß das Land von der englischen Regierung zum Bahnkauf fast gezwungen worden ist, und wenn man bedenkt, daß es andererseits nach dem Berliner Vertrag große Subventionen hätte zahlen müssen, dann ist dieser Akt kaum als fehlerhaft zu bezeichnen. Über die Parallelbahn haben wir uns ebenfalls ausführlich geäußert und somit sind wohl die wichtigsten Fragen über die bulgarische Eisenbahnpolitik hier erörtert worden. Wenn auch in der bulgarischen Eisenbahnpolitik hier und da Fehler begangen worden sind, so kann sie doch niemals als gänzlich verfehlt bezeichnet werden.

V. Abschnitt.

Die Gestaltung des bulgarischen Eisenbahnnetzes in Zukunft.

1. Die transbalkanische Bahn.

Je mehr man sich mit der Fertigstellung der Zentralbahn dem rationellen Ausbau des Eisenbahnnetzes näherte, um so fühlbarer wurde die Notwendigkeit einer Bahn, die, quer über den Zentralbalkan gehend, die beiden Teile des Fürstentums verbinden würde. Man sah immer mehr ein, daß die Landeseisenbahnen nur dann Nutzen bringen könnten, wenn sie eng unter sich verbunden wären und so die lokalen, wie die internationalen Interessen berücksichtigen. Wenn man die geographische Lage dieser Bahn mit Rücksicht auf den Verkehr zwischen dem Orient und dem NO., teilweise auch mit dem NW. Europas betrachtet, so wird man ihre internationale Bedeutung erkennen.

An technischen Voruntersuchungen zum Bau dieser Linie hat es nicht gefehlt. Schon vor der Befreiung Bulgariens beschäftigte man sich mit dem Plan zum Bau dieser Bahn. Im Jahre 1870 berief die türkische Regierung den Bergwerksingenieur Schrockenstein, um die Steinkohlenlager des Zentralbalkans untersuchen zu lassen [1]).

Die Resultate dieser Untersuchung gaben wohl der Verwaltung der österreichisch-ungarischen Staatsbahnen Anlaß, im Jahre 1872 die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Rustschuk nach den Kohlenlagern von Trjawna von der türkischen Regierung nachzusuchen. Sie erreichte aber ihren Zweck nicht, da die türkische Regierung ihre Einwilligung nicht gab.

Im Jahre 1880 nahm der Ingenieur De Serres Untersuchungen über Trjawna, Twarditza und Chain-Boas vor und suchte von der

[1]) Siehe darüber die Zeitschrift der Ingenieurengesellschaft, Jahrgang 10, Buch V, u. VI, S. 57 ff.

Regierung die Konzession über die Strecke Nowa-Sagora-Chain-Boas-Tirnowo-Swischtow zu bekommen[1]). Über die Donau zwischen Swischtow und Simnitsch mit den rumänischen Eisenbahnen vereinigt, sollte die genannte Bahn die Verbindung Nordeuropas mit Konstantinopel herstellen. Die Regierung aber verweigerte die Konzession, so daß die Idee einer transbalkanischen Bahn in Vergessenheit geriet. Erst in den 90iger Jahren vorigen Jahrhunderts unternahm die bulgarische Regierung selbständige technische Untersuchungen, die vor allem die Pässe des Zentralbalkans prüfen sollten. Man stellte zwei Tracen auf: 1. Tirnowo-Nowa-Sagora und 2. Tirnowo oder Gornja-Orechowiza-Elena-Sliewen. Die erste Linie sollte sich bei Nowa-Sagora von den orientalischen Bahnen abzweigen, das Mittelgebirge und den Balkan, auf dem Paß von Chain-Boas überschreiten, und bei Tirnowo sich mit der Bahn Rustschuk-Tirnowo verbinden. Die zweite geplante Linie sollte von Tirnowo oder Gornja-Orechowiza ausgehen, den Balkan bei Elena überschreiten und über Sliwen mit der Bahn Jambol-Burgas verbunden werden. Auf einzelne technische Vor- und Nachteile beim eventuellen Bau dieser beiden Strecken näher einzugehen, ist nicht die Aufgabe dieser Arbeit. Es sei nur bemerkt, daß jede Bahn, die den Zweck hat, Nord- und Südbulgarien zu verbinden, auf große Terrainschwierigkeiten stoßen muß. Wenn man darum von bequemeren Tracen spricht, so ist das sehr relativ zu verstehen. Das Resultat, zu welchem der Leiter der technischen Untersuchungen kam, zog die beiden Richtungen durch die Summierung der technischen Schwierigkeiten beider Strecken in Vergleich, woraus er folgerte, daß die Trace über Elena-Sliwen mit einer Länge von 121 km ungefähr 28620850 Frs. kosten würde, während die andere Trace über Chain-Boas bei einer Länge von 120 km einen Kostenaufwand von ca. 18073520 Frs. erfordern würde[2]). Danach sprach er sich zugunsten der zweiten Trace aus. Die Regierung stützte sich hierauf und ersuchte ohne weiteres den Bau der transbalkanischen Bahn in dieser Richtung zu unternehmen.

Da die Frage von größter Bedeutung war, so wurde das Projekt der Regierung wegen seiner vielen Nachteile stark bekämpft. Es erschienen fast täglich Zeitungsartikel und viele Broschüren, die

---

[1]) Darüber in der Zeitschrift der ökonomischen Gesellschaft, Jahrgang 9, Buch IV u. V, S. 300.

[2]) Chaschnoff in Eisenbahnsammlung, Bd. III, S. 237.

ohne Ausnahme den Schritt, den die Regierung tun wollte, verurteilten. Man sagte auch, daß die Linie Rustschuk-Tirnowo überhaupt ungebaut bleiben, und an ihrer Stelle die von Swischtow über Pawlikeni-Gabrowo und Kasanlik nach Stara-Sagora gewählt werden sollte. Diese Meinung fand keinen großen Anklang, weswegen auch die Linie Rustschuk-Tirnowo gebaut wurde. Nun hatte man nur noch an die Verbindungsstrecke zwischen Tirnowo und den südbulgarischen Bahnen zu denken, die eigentlich die meisten Bedenken hervorgerufen hatte. Hier verflochten sich technische und wirtschaftliche Momente derartig miteinander, daß die Lösung dieser Frage außerordentlich schwierig wurde. Die vielen öffentlichen Kritiken der Baupläne wurden aber als berechtigt anerkannt, und daher mußte die Entscheidung verschoben werden. Die Regierung wurde gezwungen, sich mit der Frage ernsthafter zu beschäftigen, und es wurde der französische Ingenieur Paul Etienne eingeladen, seine Meinung über die verschiedenen Projekte zu äußern. Nach seinen Untersuchungen, die sich größtenteils auf die von den bulgarischen Ingenieuren früher gemachten Untersuchungen stützten, gab es drei verschiedene Strecken: eine östliche, eine zentrale und eine westliche. Erstere führte über Elena und Sliwen; die zweite über Chain-Boas, Nowa-Sagora und die dritte über Gabrowo-Kasanlik-Stara-Sagora[1]).

Sein Urteil über die östliche Trace unterscheidet sich nicht wesentlich von den Ergebnissen der früheren Untersuchungen. Er meint, daß diese Strecke 125 km lang sein und 20828000 Frs. Baukosten erfordern würde[2]). Die Kosten der zentralen Strecke schätzt er bei einer Länge von 103 km auf 16726000 Frs.[3]); und für die westliche, die 116 km lang werden sollte, glaubte er nicht weniger als 32976000 Frs.[4]) in Anschlag bringen zu müssen. In technischer Beziehung also ist die zentrale Trace am günstigsten — sie durchschneidet ein leichteres Terrain, ist am kürzesten und kostet am wenigsten. Beurteilt man also die Frage nur nach dieser Seite hin, so wird man sich zugunsten der zentralen Linie aussprechen müssen. Es sind jedoch nicht allein technische Momente bei der Entscheidung derartiger Fragen maßgebend. Es gibt noch

[1]) Etienne, „Die transbalkanische Bahn von Tirnowo aus nach Süden". Sofia 1897, S. 9 (bulg.).

[2]) Etienne a. a. O. S. 6.

[3]) Ebenda, S. 11.

[4]) Ebenda, S. 2 und 3

andere Gesichtspunkte, die größeren Anspruch auf Erwägung haben — wenn die Frage richtig und zur Befriedigung der allgemeinen Landesinteressen erledigt werden soll. Man muß vor allem nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen der Linie fragen und danach erst die eventuellen technischen Vorteile in Betracht ziehen. Betrachtet man in dieser Beziehung die in Frage stehende Eisenbahnlinie, so muß in Erwägung gezogen werden, daß sie eine dreifache wirtschaftliche Funktion zu erfüllen hat, nämlich eine solche für den lokalen, den Transit- und den internationalen Verkehr. Unter lokaler Bedeutung der Bahn verstehen wir ihre Wertschätzung für die von ihr durchquerten Gegenden, als Transitverkehr bezeichnen wir die Vermittlung des Verkehrs zwischen Nord- und Südbulgarien; und die internationale Bedeutung dieser Bahn kommt insofern in Betracht, als sie zwei fernliegende und wichtige Ländergebiete miteinander verbindet.

Um uns die Bedeutung jeder einzelnen Trace für die lokalen Interessen der Bevölkerung zu vergegenwärtigen, müssen wir die Bevölkerungsdichte und das Vorhandensein, bezw. in Zukunft mögliche Existenz von Industrie und Handel in den Gegenden, die von den verschiedenen Strecken zu durchschneiden sind, einer Prüfung unterziehen. Die angestellten Berechnungen ergaben, daß die östliche Trace einen Landstrich mit 151702, die zentrale einen solchen mit 80853 und die westliche einen solchen mit 265970 Seelen Bevölkerung durchziehen würde. Eine nähere Prüfung indes zeigte, daß die letztere Zahl zu hoch angegriffen war, und eine Bevölkerungszahl von 107637 Seelen[1]) viel mehr der Wahrheit entspricht. Daraus ist der Schluß zu ziehen, daß der Bau der östlichen Trace vorzuziehen ist, weil diese den Interessen der größten Anzahl Menschen dienen würde. Die dichtest bevölkerten Gegenden durchziehend, würde diese Linie auf einen regeren Verkehr hoffen können, und außerdem ist hier ein bedeutender Teil der einheimischen Industrie vertreten.

Die Bedeutung einer Strecke für den Durchgangsverkehr wird durch die Entfernung der wichtigsten Handels- und Industrieplätze, die sie verbindet, bestimmt. Es ist ganz natürlich, daß in dieser Hinsicht immer die kürzeste Strecke die vorteilhafteste ist. Als Endpunkt ziehen wir Tirnowo einerseits und Burgas, Tirnowo-

[1]) Siehe Nikoloff, „Die Pässe des Zentralbalkans zur Anlegung von Eisenbahnen". Sofia 1897, S. 19 (bulg.).

Sejmen und Philippopel andererseits in Vergleich. Tirnowo ist der eigentliche Ausgangspunkt der zukünftigen Linie und Burgas und Philippopel sind die wichtigsten Handelsplätze Südbulgariens. Nach Etienne[1]) sind die Entfernungen zwischen den oben genannten Orten folgende:

Von	Nach	Östliche Trace	Zentrale Trace	Westliche Trace
Tirnowo	Burgas	**218**[2])	258	304
„	Tirnowo-Sejmen	263	**165**	211
„	Philippopel	364	266	**220**

Daraus ist zu ersehen, daß für den Hafen Burgas die östliche, für Tirnowo-Sejmen die zentrale und für Philippopel die westliche Trace erwünschter ist. Man müßte also, wenn man alle diese Städte gleichschätzen und begünstigen will, alle drei genannten Strecken bauen. Gegenwärtig aber geht das über die Kräfte des Landes und es muß deshalb untersucht werden, welche Interessen vom Standpunkte des durchgehenden Verkehrs im Lande selbst zuerst Förderung verdienen.

Die Stadt Tirnowo-Sejmen hat überwiegend Bedeutung für den internationalen Verkehr, weswegen wir jetzt nur Burgas und Philippopel in Vergleich ziehen werden. Welche dieser beiden Städte ist nun wichtiger? Welche verdient an erster Stelle Berücksichtigung, damit hierdurch zugleich die Interessen eines möglichst großen Teiles der Bevölkerung, ja möglich des ganzen Landes am besten gefördert werden? Es bedarf nicht vieler Worte, um klar zu legen, daß der Hafen von Burgas eine viel wichtigere Rolle im Handel des Landes spielt und auch ferner spielen wird, als die Stadt Philippopel. Diese erfreut sich allerdings einer günstigen Lage, für Nordbulgarien ist das aber ohne große Bedeutung, denn dieses selbst ist in einer kaum minderbegünstigten Lage und besitzt Städte, die wohl wichtiger als Philippopel sind. Ein bedeutender Austausch zwischen Nordbulgarien und Philippopel wird nicht stattfinden können, weil diese beiden Gebiete in der Lage sind, ihre Einfuhr auf zwei verschiedenen, ganz getrennten und wohl gleichbegünstigten Wegen zu bewerkstelligen, und sie außerdem keine Waren produzieren, die gegenseitig ausgetauscht werden

[1]) A. a. O. S. 9—12.

[2]) Die Zahlen sind in Kilometer zu verstehen.

könnten — was Nordbulgarien produziert, ist in Südbulgarien auch vorhanden, mit einigen kleinen Ausnahmen, die hier kaum in Betracht kommen können. Philippopel wird seine Bedeutung schwer über die Grenzen Südbulgariens hinaus erstrecken können. Eine Industriestadt, die mit ihren Erzeugnissen die Märkte des ganzen Landes erobern könnte, ist es sicher nicht, und als Konsumtionszentrum kann es für die Erzeugnisse Nordbulgariens nicht in Betracht kommen.

Damit soll die Bedeutung der Stadt Philippopel nicht unterschätzt, sondern nur ihre tatsächliche Beziehung zu Burgas klargelegt werden. Burgas ist eine Stadt, die immer mehr an Bedeutung für den Handel des ganzen Landes gewinnt, und wenn die Gunst der natürlichen Lage des Hafens durch Hafenbauten und hauptsächlich durch eine geeignete Eisenbahnpolitik dem Lande erschlossen wird, so kann seine Entwicklung außerordentlich beschleunigt werden. Bei der östlichen Trace liegt Burgas in einer Entfernung von nur 218 km von Tirnowo, während die Strecke Tirnowo-Warna eine Länge von 280 km hat. Das bedeutet, daß der Verkehr des größten Teils von Nordbulgarien sich über Burgas vollziehen müßte. Nur Nordostbulgarien wird eine Ausnahme machen, weil für dieses Gebiet der Hafen von Warna näher gelegen ist. Die Salzproduktion in der Gegend von Burgas, die jetzt nur ein beschränktes Absatzgebiet hat, wird nach der Anlegung der östlichen Trace die Märkte Nordbulgariens bis nach Widin erobern können. Außerdem liegt an dieser Strecke eines der wichtigsten industriellen Städte Bulgariens, Sliwen, deren Industrie dann sicher einen starken Anstoß zur Weiterentwicklung bekommt. Außerdem durchschneidet diese Linie Gegenden, die sehr reich an Baumaterial sind, das in Nordbulgarien sehr gesucht ist. Man könnte so die Einfuhr des rumänischen Baumaterials vollständig unterbinden. Dazu sind diese Gegenden an Wasserkräften und Erzen, vorwiegend aber an Steinkohlen reich, besitzen also die besten Voraussetzungen für die Entwicklung einer großen Industrie.

Was die internationale Bedeutung dieser Bahn anbetrifft, so werden wir bei unseren Betrachtungen als Endpunkte Bukarest und Konstantinopel berücksichtigen, weil zwischen diesen Städten sich der zukünftige Fernverkehr vollziehen wird. Die Entfernung dieser beiden Städte würde bei einer Verbindung durch die östliche Route 865 km; durch die zentrale 767 km und durch die westliche

813 km betragen[1]). Daraus ist zu ersehen, daß für den internationalen Verkehr die zentrale Strecke die günstigste ist: dann folgt die westliche und erst zum Schluß die östliche. Würde man also bei der Entscheidung dieser wichtigen Frage nur den internationalen Verkehr berücksichtigen, so wäre das gegen die Interessen des Landes gehandelt, denn diesen kann die zentrale Trace nur in geringem Maße dienen. Soll man aber, um den internationalen Verkehr zu fördern, die Interessen des Landes vernachlässigen? Außerdem kommt noch hinzu, daß der Bau einer Donaubrücke zwischen Rustschuk und Giurgewo[2]), wodurch erst der eigentliche internationale Verkehr der transbalkanischen Bahn ermöglicht werden kann, große und schwer zu überwindende Schwierigkeiten mit sich bringt und daß durch eine Kombination, die wir später zu besprechen haben werden, der internationale Verkehr auf der östlichen Linie genau so gut wie auf der zentralen befriedigt werden kann. Es spricht also nichts dafür, die zentrale Trace den anderen vorzuziehen; wir lassen sie daher als unbrauchbar beiseite und ziehen nur die östliche und westliche in den Bereich unserer Betrachtung.

[1]) Bukarest-Giurgewo-Rustschuk . . . . . 75 km
Rustschuk-Tirnowo . . . . . 129 „
Tirnowo-Kulakli . . . . . 147 „
Kulakli-Nowa-Sagora . . . . . 54 „
N. Sagora-Adrianopel-Konstantinopel . . . . . 460 „
865 km.

75 km		75 km	
129 „		129 „	
103 „	Tirnowo-N. Sagora	116 „	Tirnowo-S. Sagora.
460 „		33 „	S. Sagora-N. Sagora.
767 km		460 „	
		813 km.	

[2]) Im Jahre 1885 sind darüber Verhandlungen mit der rumänischen Regierung geführt worden. Danach verpflichtete sich Bulgarien, die Eisenbahn Swischtow-Bjala-Tirnowo-Chain-Boas-N. Sagora, und Rumänien die Strecke Krajowa-Simnitsch und Bukarest-Simnitsch zu bauen. Es sollte also die Donaubrücke zwischen Swischtow und Simnitsch gebaut und die Verbindung Konstantinopels mit NW.- und NO.-Europa erzielt werden. Da aber der damalige bulgarische Ministerpräsident wollte, daß die Verbindung über Rustschuk geführt würde, so ging die rumänische Regierung nicht darauf ein, weil diese letzte Stadt mit Warna schon Eisenbahnverbindung hatte, was für den rumänischen Hafen Konstanza starke Konkurrenz bedeutete. Näheres darüber in der Zeitschrift der Ingenieurengesellschaft, Jahrgang 10, Buch V und VI, S. 58

Bisher haben wir die verschiedenen Linien in ihren mannigfachen Beziehungen und Aussichten für den Verkehr geschildert. Jetzt müssen wir die Frage beantworten, welche von den oben genannten Richtungen zuerst gebaut werden soll. Die Eisenbahn Rustschuk-Tirnowo ist schon gebaut. Im Süden haben wir die Bahnen Jambol-Tirnowo-Sejmen-Philippopel und Nowa-Sagora-Tschirpan. Es fragt sich nun, für welche Linie man sich entscheiden müßte, wenn man keine Änderungen in der Lage der Strecken der existierenden Bahnen vornehmen und Geldmittel sparen wollte. Durch den Bau der westlichen Bahn, mit der man den Interessen der wichtigen Städte Gabrowo und Kasanlik entgegenkäme, werden die des größeren Teiles von Nordbulgarien, des Hafens Burgas selbst und der nicht minder wichtigen Stadt Sliwen vernachlässigt. Außerdem wird der Bau der westlichen Trace 32 976 000 Frs. erfordern, und die Bohrung eines Tunnels von 7200 m Länge notwendig machen. Dann kommt noch hinzu, daß die Kosten eines solchen Tunnels mit voller Sicherheit kaum vorauszubestimmen sind. Es gibt in der Geschichte des Tunnelbaues Beispiele, die ernsthaft genug warnen, an solche Aufgaben ohne die dringensten Gründe heranzutreten. Mag man auch noch so ausführliche Voruntersuchungen anstellen, es können doch Eventualitäten eintreten, die fatale Folgen haben und nicht vorauszusehen sind. Und wenn der Tunnel Lupkow in den Karpaten mit seiner Länge von nur 416 m 5 170 000 Frs.[1]) gekostet hat, so ist es nicht unmöglich, daß in unserem Fall, statt der vorausberechneten 15 840 000 Frs. nicht weniger als 50 Mill. Frs. erforderlich wären — ein Opfer, welches das Land bei den jetzigen Verhältnissen nicht bringen kann. Daß es gerade so werden wird, ist allerdings nicht vorauszusagen, aber man muß diesen, den schlimmsten Fall doch in Erwägung ziehen. Mit anderen Staaten, die so gewaltige Bauten wie den St. Gotthard- oder Simplontunnel ausgeführt haben, kann Bulgarien sich nicht vergleichen. Vielleicht und hoffentlich wird uns die zukünftige Entwicklung dazu zwingen, diese Aufgabe noch zu lösen, gegenwärtig ist aber kein Bedürfnis dazu vorhanden, und es muß daher im Interesse des ganzen Landes davon vorläufig abgesehen werden.

Mit dem Bau der östlichen Linie, sowie sie Etienne vorgeschlagen hat, würde man, was den internationalen Verkehr betrifft,

[1]) Siehe Nanafoff, „Über die Frage der transbalkanischen Bahn". Sofia 1898, S. 4 (bulg.).

gerade die ungünstigste Strecke auswählen. Zum Glück aber ist eine unwesentliche Änderung möglich, so daß alle Nachteile dieser Strecke leicht beseitigt werden könnten. Das würde durch den Bau einer Eisenbahnlinie im Osten, die den Balkan bei Elena durchschneiden müßte, um dann auf einem bequemeren Terrain über Tersobas und Sliwen die Eisenbahn Jambol-Burgas zu erreichen, möglich sein. In Tersobas bekommt diese Linie eine Abzweigung durch die Bäder von Korten nach Nowa-Sagora, wo sie sich mit den orientalischen Bahnen verbindet. Dieses kleine System von zwei Strecken wird im ganzen eine Länge von 151 km haben, nur 16880000 Frs. Baukosten erfordern[1]) und einer Bevölkerung von 155 130 Seelen zugute kommen. Außerdem besitzt es alle die Vorteile für den lokalen Verkehr, von denen schon bei der Betrachtung der Strecke Elena-Sliwen die Rede war. Hinsichtlich des internationalen und Transitverkehrs gewährt diese Linie durch die Abzweigung Tersobas-Nowa-Sagora viele Vorteile. Die wichtigsten Entfernungen würden sich bei dieser Linie folgendermaßen gestalten: Tirnowo-Burgas 223 km; Tirnowo-Philippopel 258 km und Bukarest-Konstantinopel 773 km. Aus allen diesen Umständen ersieht man, daß diese Kombination nichts zu wünschen übrig läßt und am wärmsten empfohlen werden kann; sie entspricht den Forderungen des lokalen, des internationalen und des Transitverkehrs und ist in technischer Beziehung am leichtesten zu bauen. In bezug auf die finanzielle Lage des Staates wäre es unzulässig, 32 Mill. Frs. zu verausgaben, wenn die Befriedigung der allgemeinen Interessen mit nur 16 Mill. Frs. erzielt werden kann.

Das einzige, was gegen dieses Projekt gesagt werden könnte, ist, daß durch den Bau dieser Bahn die Interessen der nicht minder wichtigen Städte Gabrowo, Drjanowo, Trjawna und Kasanlik außer acht gelassen werden. Mit demselben Rechte könnte man aber andererseits sagen, daß durch den Bau der westlichen Strecke die Interessen der wichtigen Städte Sliwen und Burgas vernachlässigt würden. Demnach ist also klar, daß es unmöglich ist, durch den Bau einer Strecke den Interessen der Bevölkerung aller in Betracht kommender Städte gerecht zu werden. Die völlige Befriedigung aller dieser so stark konvergierenden Bestrebungen kann nur durch den Bau mehrerer Eisenbahnen erreicht werden.

Zuerst muß man an Gabrowo denken, denn das ist die wich-

[1]) Nikoloff, „Die Balkanpässe“ S. 10.

tigste Industriestadt der westlichen Trace. Es kann aber leicht durch eine Eisenbahn mit Tirnowo, dadurch also mit den anderen Eisenbahnen des Landes, verbunden werden. Die Trace müßte allerdings so gelegt werden, daß sie Drjanowo berührte und möglichst nahe an Trjawna vorüberführte. Auf diese Weise würde Drjanowo geziemend berücksichtigt, und die Kohlenlager von Trjawna könnten ohne große Kosten mit der genannten Hauptbahn verbunden werden. Diese Eisenbahn Tirnowo-Drjanowo-Gabrowo mit einem Zweig nach Trjawna ist vollständig genügend, um die Entwicklung dieser Gegend zu fördern, sie würde die Erzeugnisse der dortigen Industrie und die nötigen Rohmaterialien nach und von allen Richtungen befördern können und böte die Möglichkeit, die Kohlenfelder von Trjawna rationell abzubauen. Das einzige, was man gegen diesen Plan einwenden könnte, ist der Umstand, daß Gabrowo dann nicht an der wichtigen für den internationalen Verkehr bedeutungsvollen Bahnlinie liegen würde. Unserer Meinung nach ist das aber durchaus nicht so hoch anzuschlagen, denn die Hauptsache ist doch, daß die betreffenden Städte überhaupt in bequemer Verbindung mit anderen wichtigen Punkten des Landes stehen, damit sich der Handel leichter vollziehen und die Industrie sich intensiver entwickeln kann. Diesen Forderungen genügt die von uns befürwortete Eisenbahn vollkommen.

Mit einer anderen Zweigbahn Stara-Sagora-Kasanlik würde letztere Stadt, der zweitwichtigste Platz an der westlichen Trace, auch genügende Berücksichtigung finden. So wäre es möglich, die Interessen aller Orte, die in Betracht kommen, zu wahren und außerdem bedeutende Ersparnisse zu machen, denn alle diese Strecken dürfen kaum 16 Mill. Frs. erfordern, ja man könnte von dieser Summe noch einige Nebenbahnen von untergeordneter Bedeutung bauen. Andererseits käme man dadurch der westlichen Trace sehr nahe, so daß nur die Strecke Gabrowo-Kasanlik keine direkte Verbindung haben würde; dadurch hätte man aber, und das ist sehr gewichtig, die größten Terrainschwierigkeiten umgangen. Wenn später einmal — was wir hoffen wollen — die zukünftige Entwicklung des Landes den Bau dieses kleinen Teiles unbedingt fordern wird, so ist die Verwirklichung dieses Projektes bedeutend erleichtert.

Damit glauben wir die Frage zur Genüge erörtert zu haben. Wir haben die Argumente dargelegt, die dringend für den Bau der östlichen Trace, mit der Abzweigung Tersobas-Nowa-Sagora

sprechen. Berücksichtigt man nun noch, daß nach der Fertigstellung der projektierten Bahn Mesdra-Wratza-Widin durch die östliche Trace die kürzeste Verbindung zwischen Widin und Burgas erzielt wird, so ist diese Strecke noch mehr zu schätzen, denn dann würden die wichtigsten Endpunkte des Fürstentums, der NW. mit dem SO., in nähere Verbindung kommen. Ihrer Wichtigkeit und geographischen Lage nach ist diese große zukünftige transversale Bahn der Zentralbahn Küstendil-Sofia-Warna gleichzustellen. Für die Entwicklung des Landes wird sie eine höchst bedeutende Rolle zu spielen haben.

In den letzten Jahren hat die Entscheidung dieser wichtigen Frage eine ganz andere Richtung angenommen. Die jetzige Regierung hat die alten Projekte gänzlich verworfen und ist geneigt, eine Bahn zu bauen, von der bis jetzt noch nicht die Rede war. Am 24. Januar 1904 ist in der Nationalversammlung ein Gesetz angenommen worden, demzufolge die Regierung verpflichtet ist, technische Untersuchungen für die transbalkanische Bahn in der Richtung über Trjawna vorzunehmen. Die bald darauf begonnenen Arbeiten haben die denkbar schlechtesten Ergebnisse zutage gefördert. In technischer wie in ökonomischer Beziehung ist dieses Projekt unhaltbar. Große Steigungen, starke Krümmungen und unzählig viel Brücken, Viadukte und Tunnel würden sich beim Bau dieser Linie nötig machen. Allein die 71 km lange Strecke Tirnowo-Boruschtiza, die vorläufig gebaut werden soll, bekommt Krümmungen in einer Gesamtlänge von 34 km und Steigungen, die oft die Maxima von 25 $^0/_{00}$ erreichen auf einen 46 km langen Gleisweg, dazu noch 220 Brücken und Viadukte und 20 Tunnel, von denen der bedeutendste 1011 m lang wird[1]). Diese Zahlen sprechen deutlich genug für die Tauglichkeit dieses Bahnprojektes. Den Schwierigkeiten nach, die ihrer Rentabilität entgegenstehen, wird diese Bahn an erster Stelle zu nennen sein und kann darum als Musterbeispiel einer unklugen Bahnpolitik gelten.

Das geht auch schon daraus hervor, daß sie verhältnismäßig sehr dünn bevölkerte Gegenden Bulgariens durchschneiden soll. Die einzigen Stationen, die irgendeine Bedeutung haben könnten, sind Drjanowo und Trjawna — alle anderen sind kleine Dörfer[2]), die wegen

---

[1]) Die Zahlen sind aus Eisenbahnsammlung Bd. 15, Buch VII, S. 472 ff. entnommen.

[2]) In der Umgebung der Endstation Boruschtiza gibt es nur zwei Anwohner-

des bergigen Charakters des Landes sich keiner stark entwickelten Produktion rühmen können. Der einzige Grund, der die Regierung dazu veranlaßte, diese Linie zu bauen, sind die Kohlenlager von Trjawna. Da jedoch der Abbau dieser Bergwerke für die Frage der ganzen transbalkanischen Bahn nicht maßgebend sein darf, so ist dieses Regierungsprojekt stark bekämpft worden, unserer Ansicht nach mit vollem Rechte. Gewiß wäre es wünschenswert, wenn beim Bau der transbalkanischen Bahn zugleich die Interessen dieser Bergwerke berücksichtigt werden könnten, da aber das oben erwähnte Projekt sich als unausführbar erwiesen hat, sollte die Regierung von seiner Verwirklichung absehen, um so mehr, als feststeht, daß der Steinkohlenreichtum nicht sehr beträchtlich ist[1]). Will man keinen Fehler begehen, muß man einerseits den Bau der transbalkanischen Bahn und andererseits den einer neuen Bahn, die die genannten Kohlenlager mit den übrigen Eisenbahnen des Landes verbinden würde, ganz unabhängig voneinander, unternehmen.

Die Regierung hat sich aber trotz aller dieser Nachteile und der vielen Proteste, die dagegen erhoben wurden, von ihrem Plan nicht abbringen lassen. Am 20. Mai 1905 fand die übliche öffentliche Ausschreibung statt. Daraufhin gingen folgende Offerten ein: 1. Iwan P. Slatin aus Sofia für 17900000 Frs.; 2. Philipp Holzmann u. Co. aus Frankfurt für 19500000 Frs.; 3. Vieuxtemps Maximilien aus Paris für 27540000 Frs. und 4. Grünwald frères und Schiffer aus Budapest für 36500000 Frs. Da aber diese Preise im allgemeinen zu hoch und für die Finanzverwaltung des Staates unannehmbar waren, wurde diese Submission für ungültig erklärt. Das Interesse der Regierung am Bau dieser Linie wurde dadurch wohl etwas abgeflaut. Sie erließ die zweite Ausschreibung am 21. Juni 1905. Die Resultate waren jetzt günstiger, denn der Ausschlag der Mindestfordernden des bulgarischen Unternehmers Iwan P. Slatin bezifferte sich auf 14644985 Frs., das sind 206267 Frs. pro km. Mit ihm wurde denn auch ein Vertrag geschlossen, der von der Nationalversammlung am 4. November 1905

---

schaften, von denen die eine 26 und die andere 2 Häuser hat. Vergl. darüber die Zeitschrift der Ingenieurgesellschaft, Jahrgang 10, Buch V und VI, S 74 und 75.

[1]) Für die Untersuchung dieser Bergwerke hat man den franz. Geologen De Launnay kommen lassen, der sich in einem Rapport an die bulgarische Regierung ziemlich ungünstig über den Kohlenreichtum ausgesprochen hat.

bestätigt wurde. Nun soll der Bau dieser Linie bis zum Jahre 1909 fertiggestellt werden.

Es ist freilich merkwürdig, wie sich die Nationalversammlung dazu entschließen konnte, den Plan der Regierung zu unterstützen; man wird nicht fehl gehen, wenn man als Grund dafür Parteiumtriebe vermutet. Zum Schlusse wollen wir nur bemerken, daß der vollständige Bau der genannten Strecke uns immer noch zweifelhaft ist. Bei den vielen Nachteilen dieser Linie und bei dem Widerstande, dem diese Unternehmung noch immer begegnet, wäre es kein Wunder, wenn die Verwirklichung des Projektes doch noch scheiterte — an solchen Beispielen fehlt es in der Geschichte des bulgarischen Eisenbahnwesens nicht. Man muß aber derartige Vorgänge, die den Widerspruch jedes nationaldenkenden Menschen herausfordern, die verschiedenen politischen Richtungen zu Extremen treiben und dem Lande sicher schädlich sind, nur bedauern.

2. Die Verbindung mit dem ägäischen Meere.

Mit dem Bau der vorhin besprochenen Eisenbahn wird die Aufgabe der bulgarischen Eisenbahnpolitik durchaus nicht erschöpft sein. Die allgemeine Erschließung des Landes erfordert noch eine Menge von Unternehmungen in dieser Richtung, die wir kaum als unbedeutend betrachten können. Es gibt noch gar viele Strecken zu schaffen, die für das Land wie für die Rentabilitätsverhältnisse der schon existierenden Eisenbahnen von großer Wichtigkeit sein dürften. Mit dieser Frage wollen wir uns zum Schlusse unserer Arbeit noch beschäftigen.

Es handelt sich hier vor allem um die Verbindung mit dem ägäischen Meere durch die oben genannte Zentralbahn, eine der wichtigsten Aufgaben, deren Lösung der Eisenbahnpolitik Bulgariens noch vorbehalten bleibt. Es gibt darüber zwei Meinungen: eine, die diese Verbindung über Küstendil, und eine andere, die sie über Dupnitza führen will. Es tauchten auch Ansichten auf, nach denen man den goldenen Mittelweg einschlagen sollte. Man meinte, daß die beiden genannten Richtungen vereinigt werden könnten, so daß die Hauptlinie die zwei genannten Städte berühren würde. Nach unserer Meinung ist das nicht richtig: man muß vielmehr diese zwei Richtungen vollständig voneinander getrennt behandeln. Dies ergibt sich sowohl hinsichtlich des lokalen als auch des Fernverkehres. Im Interesse des letzteren muß die

kürzeste Verbindung mit dem Meere gesucht werden. Ein Unterschied von wenigen Kilometern kann in diesem Falle eine bedeutende Rolle spielen. Von diesem Standpunkte aus betrachtet, wäre es richtig, wenn die Verbindung Sofia-Saloniki über Radomir-Dupnitza hergestellt würde. Falls es über Küstendil geschieht so kommt die Entfernung Sofia-Saloniki mit nicht weniger als 500 km in Betracht. In diesem Falle wären die Aussichten der Herstellung dieser Verbindung gering, denn die Entfernungen Sofia-Dedeagatsch und Sofia-Burgas betragen nur 483 und 471 km, woraus erhellt, daß man sich mit größerem Vorteil der schon vorhandenen Routen bedienen wird. Führt man die Strecke über Dupnitza, so reduziert sich die Entfernung Sofia-Saloniki auf 370 km und Sofia-Orfano[1]) auf 320 km[2]). Außerdem findet sich für diese Linie im Tale der Struma ein günstiges Terrain; man wird mit nur geringen Schwierigkeiten zu rechnen haben, wodurch sich die Baukosten natürlich bedeutend ermäßigen und der Betrieb sich bequemer und ertragsfähiger gestalten kann.

Für den lokalen Verkehr ist diese Strecke nicht minderbedeutend, denn sie durchschneidet einen der fruchtbarsten Teile des Landes. Immerhin ist sie in dieser Beziehung etwas unbedeutender als die Strecke über Küstendil, weshalb wir auch die Ansicht vertreten, daß diese Strecke getrennt gebaut werden müßten. Durch den Bau der Linie über Dupnitza berücksichtigen wir den Transit-, durch den Bau der Strecke über Küstendil vorwiegend den lokalen Verkehr. Die Stadt Küstendil und ihre Umgebung dürfen nicht länger auf Eisenbahnverbindung warten, weil sonst in diesem Landesteil die großen Bodenertragswerte gänzlich vergessen und unausgenützt bleiben. Durch eine Eisenbahnverbindung wird die Entwicklung dieses gesegneten Stück Landes beschleunigt werden und außerdem das Eisenbahnnetz ein Glied bekommen, das nicht unterschätzt werden darf.

Wir sind nun freilich der Meinung, daß die Strecke über Küstendil auch den Anschluß an die türkischen Eisenbahnen suchen muß, obwohl kein zu großes Gewicht darauf gelegt zu werden braucht. Es ist aber doch wünschenswert, denn damit wächst die strategische Bedeutung dieser beiden Strecken. Schon vom national-bulgarischen Standpunkt aus würde es ein großer Gewinn

[1]) Hafen am ägäischen Meere.

[2]) Siehe darüber Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1894, S 455.

für Bulgarien sein, wenn es an diesen zwei Punkten in nähere Berührung mit dem unglücklichen makedonischen Lande kommen könnte. Natürlicherweise wird die Erreichung dieses Zieles große Schwierigkeiten politischer Art zu überwinden haben, was aber die maßgebenden Kreise auf keinen Fall entmutigen darf.

Bis die Angelegenheit mit der Türkei vertragsweise geregelt sein wird, darf die Verbindung Küstendils mit der Hauptstadt nicht in Vergessenheit geraten. Es ist daher freudig zu begrüßen, daß die jetzige Regierung sich zu diesem Schritt entschlossen hat. Der Bau der Strecke Radomir-Küstendil-Türkische Grenze ist schon vergeben, und die darauf geschlossenen Verträge sind von der Nationalversammlung bestätigt worden, worauf der Bau seinen Anfang genommen hat[1]).

Mit dem Bau der Strecke Radomir-Dupnitza-Türkische Grenze-Saloniki muß gewartet werden, bis der Sultan seine Einwilligung dazu gegeben hat. Dann wird man eben daran gehen müssen, auch diese Aufgabe zu lösen, trotz aller Angst derjenigen, die daraus eine Konkurrenz für alle bulgarischen Bahnen erwarten. Es ist nämlich die Ansicht laut geworden, daß diese neue Verbindung mit dem ägäischen Meere eine ungünstige Wirkung auf die gegen das Schwarze Meer gerichteten Staatsbahnen ausüben würde. Das ist aber eine Überschätzung dieser zukünftigen Verbindung: in der Tat ist die Sache nicht so beängstigend. Prüft man, wie weit sich ihre Wirkung erstrecken wird — denn ohne Einfluß wird sie natürlich nicht sein — so bekommt man ein durchaus befriedigendes Resultat. Eine zahlenmäßige Berechnung hierüber ergibt folgendes: Die Entfernung Saloniki-Sofia-Burgas beträgt 840 km und die Saloniki-Sofia-Warna 910 km. Die Wirkung der Endstationen wird sich also im ersteren Falle auf eine Entfernung von 420 km und im zweiten auf eine solche von 455 km erstrecken. Daraus ist der Schluß zu ziehen, daß, wenn hier überhaupt die Rede von Konkurrenz sein kann, das Gebiet, auf welchem die Eisenbahn Sofia-Saloniki ablenkend für den bulgarischen Handel wirken wird, ein durchaus unbedeutendes ist. In der Richtung nach Warna reichen seine Grenzen kaum bis Mestra-

[1]) Am 28. Juli 1905 wurde der Bau dieser Linie dem bulgarischen Unternehmer Iwan P. Slatin für 12 377 000 Frs. übertragen. Am 1. August 1908 soll sie dem Betriebe übergeben werden.

Wratza[1]), und in der Richtung nach Burgas sind die Verhältnisse noch günstiger.

Es ist also klar, daß hier von Gefahren absolut nicht die Rede sein kann, denn es sind die am wenigsten wichtigen Gebiete, die beeinflußt werden könnten. Außerdem wird man immer Gegenmittel zu finden wissen, um die etwa drohenden Mißstände zu beseitigen. Ziehen wir aber noch die Vorteile in Betracht, die sich durch diese Verbindung für das Land ergeben werden, dann dürften wohl über die Frage, ob Bulgarien diese Linie bauen soll, nicht zwei Meinungen existieren. Mit Freude werden wir den Tag begrüßen, an welchem die Lokomotive den ersten Zug nach Saloniki führen wird.

3. Sonstige Eisenbahnprojekte.

Wirft man einen Blick auf die Eisenbahnkarte von Bulgarien und stellt man sich gleichzeitig alle von uns besprochenen Eisenbahnen ausgeführt vor, so hat man den Eindruck, daß ein großer Teil des Landes, nämlich der NW. und NO. Bulgariens von dem übrigen Lande vollkommen abgeschlossen bleibt. Damit nun diese Landesteile auch dem allgemeinen Verkehr angeschlossen werden, macht sich der Bau zweier Eisenbahnstrecken unbedingt notwendig, nämlich: Mestra-Wratza-Lom-Widin und Kaspitschan-Silistra.

Die erstere dieser Eisenbahnen ist auch die wichtigere und hat den Zweck, die bedeutende Stadt Widin an der Donau mit der Zentralbahn, dadurch also mit dem übrigen Lande, zu verbinden. Diese Strecke wird sich in der Station Mestra-Wratza von der Zentralbahn abzweigen, eine nordwestliche Richtung einschlagen und hinter der Stadt Lom in Widin ihr Ende finden. Es bestehen Meinungsverschiedenheiten, ob diese Linie die Stadt Lom berühren, oder sie abseits liegen lassen soll. Unserer Meinung nach ist das erstere sogar eine Notwendigkeit. Stellt man sich auf den Standpunkt die allgemeinen Interessen gleich fördern zu wollen, so ist es ganz klar, daß die Bahn alle wichtigen Punkte berühren muß. Wenn die Möglichkeit vorhanden ist, die Bedeutung einer Stadt zu heben, so darf das nicht versäumt werden. Es

[1]) Diese Station liegt hinter Sofia auf eine Entfernung von 87,8 km, während der in Betracht kommende Einfluß nur bis auf 85 km hinter Sofia eine Wirkung haben kann.

wird wohl dadurch ein Wettkampf zwischen Widin und Lom hervorgerufen werden, das Verkehrsleben wird sich intensiver gestalten und zum Schluß wird die Stadt, die von der Natur begünstigter ist, den Sieg davon tragen.

In wirtschaftlicher, wie auch in strategischer Beziehung wird diese Eisenbahn von großer Bedeutung sein. Sie würde dicht bevölkerte und fruchtbare Gegenden durchziehen und nach ihrer Lage imstande sein, einen gefährlichen Konkurrenten der serbischen Eisenbahnen zu werden. Der ganze Güterverkehr, der sich jetzt über Belgrad-Nisch-Pirot vollzieht, würde dann auf den Weg über Widin-Lom verwiesen, weil er dann auch die Donau sich zu Nutzen machen könnte, was eine Verbilligung des Transportes bedeutet. Für den Personenverkehr wird diese Verbindung auch vorteilhafter sein, weil die Entfernung Budapest-Sofia über Widin kürzer sein würde, als das jetzt über Belgrad der Fall ist. Diese Tatsachen vermögen wohl den Nachweis zu erbringen, daß diese Bahn in der Zukunft eine wichtige Rolle spielen wird. Was ihre strategische Bedeutung anlangt, so bedarf es keiner großen Erörterungen. Die Stadt Widin ist eine der wichtigsten Landesfestungen und ein dringender Wunsch des Kriegsministeriums ist es daher, dieselbe je eher, desto besser, mit Eisenbahnverbindung zu versehen.

Dann kommt die Eisenbahnlinie Kaspitschan-Silistra in Betracht. In der erstgenannten Station von der Bahn Rustschuk-Warna sich abzweigend, wird sie eine nördliche Richtung einschlagen müssen, um durch den östlichen Teil der hohen Donauebene die Stadt Silistra zu erreichen. Das ist die östlichste Donaustadt Bulgariens, dicht an der rumänischen Grenze gelegen, und daher vorwiegend von strategischer Bedeutung. Es sind aber auch administrative und wirtschaftliche Momente, die für den Bau dieser Eisenbahn mitsprechen. Besonders als Zufuhrbahn in der Richtung nach Warna ist sie nicht zu unterschätzen. Dadurch wird ein großer Teil der Dobrudscha in die Lage versetzt, ihr Getreide viel billiger und bequemer nach dem Schwarzen Meere zu schicken, statt nach der Donau, wie bisher.

Nach dem Ausbau dieser Strecken wird man das bulgarische Eisenbahnnetz als ganz gut gegliedert, wenn auch nicht als vollkommen betrachten können. Hiermit wird die erste und wichtigste Periode des bulgarischen Eisenbahnwesens als beendet angesehen werden können. Die Vorteile, welche die Eisenbahnen einem

Lande bringen, dürften in Bulgarien erst nach der Zeit der Vollendung aller genannter Bahnen in vollkommener Weise empfunden werden können. Die Gegenleistung für alle die Opfer, die bis jetzt gebracht worden sind, und die noch ziemlich lange gebracht werden müssen, werden die bulgarischen Eisenbahnen erst in der Folgezeit bringen können — die späteren Generationen werden es den Vätern Dank wissen, daß sie in dieser Beziehung Eifer und Arbeit nicht gescheut haben, um ihrer Nachkommenschaft nützlich zu sein.

Damit sei aber nicht gesagt, daß mit dem Abschluß dieser Periode die Eisenbahnpolitik Bulgariens nicht fortfahren müsse, an der Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens eifrig zu arbeiten. Das ganze Land muß vielmehr immer mehr dem Verkehr erschlossen werden. Damit alle verborgenen Bodenschätze vollständig ausgenützt werden können; damit alles, was entwicklungsfähig ist, den nötigen Raum und Anstoß zu reger Weiterentwicklung bekommt; damit sich auch die vorhandenen Eisenbahnen noch besser rentieren können, wird man auch daran denken müssen, Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung zu bauen. Wir kommen damit zur Frage der Bedeutung der schmalspurigen Eisenbahnen[1]). Es würde uns zu weit

[1]) An dieser Stelle kann die eingehende Erörterung dieser Frage nicht unsere Aufgabe sein Indessen aber erachten wir folgende Literaturangaben als angebracht:

1. Adolf Schülber, „Über Eisenbahnen von lokalem Interesse, insbesondere Klein- und Industriebahnen". Stuttgart 1872.
2. Freiherr M M. von Weber, „Die Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen mit normaler und schmaler Spur. welche Personen- und Güterverkehr führen". Weimar 1873.
3. H. Rickert, „Zur Frage über den Bau von Lokal-(Sekuudär)-Eisenbahnen". Danzig 1877.
4. A. Birk, „Über Schmalspurbahnen". Wien 1886.
5. Fr. von Weichs, „Das Lokalbahnwesen, seine Organisation und Bedeutung für die Wirtschaft". Wien, Pest, Leipzig 1889.
6. Kuhrt, „Sechs Fragen über Bau und Betrieb der Tertiärbahnen für den öffentlichen Verkehr". Flensburg 1892.
7. Unruh, „Die Kleinbahnen, ihre Entwicklung, Aufgabe, Organisation, Finanzierung und Tarifbildung". Bromberg 1893.
8. von Heimburg, „Die Kleinbahnen und ihr Platz im heutigen Verkehrsleben". Oldenburg, Leipzig 1895.
9. W. Hostmann, „Kritische Betrachtungen über Projektierung, Bau und Betrieb der Kleinbahnen (Bahnen von lokaler Bedeutung)" Wiesbaden 1895.
10. A. Haarmann, „Die Kleinbahnen, ihre geschichtliche Entwicklung, technische Ausgestaltung und wirtschaftliche Bedeutung". Berlin 1896.
11. F. Müller, „Die Entwicklung der Lokalbahnen in den verschiedensten Ländern" (eingehende Literaturangaben), Schmollers Jahrbücher 1891.

führen, wenn wir an dieser Stelle versuchen wollten, die verschiedenen Ansichten über die Bedeutung und Wichtigkeit dieser eigenartigen Eisenbahnen anzuführen[1]). Wir wollen nur bemerken, daß diese Frage durchaus nicht so unbedeutend ist, wie oft behauptet wird, und daß man daher vorsichtig an sie herangehen muß. Durch die Fähigkeit, sich dem schwierigsten Terrain anzupassen, werden Schmalspurbahnen wertvoll. Und am allerwenigsten sollte die Bedeutung dieser Eisenbahnen in solchen Ländern, die noch in der Entwicklung begriffen sind, unterschätzt werden, denn Industrie und Landwirtschaft werden dadurch bedeutend günstiger gestellt.

In Bulgarien selbst hat man sich mit dieser Frage bis jetzt auffallend wenig beschäftigt. Aus allem aber, was darüber in den maßgebenden Kreisen gesagt worden ist, ziehen wir den Schluß, daß man sich ziemlich ablehnend gegen die schmalspurigen Eisenbahnen verhält. Das ist größtenteils daraus zu erklären, daß man sich eben mit dieser Frage sehr wenig vertraut gemacht hat. In der Verkleinerung der Spurweite erblickt man viele Unbequemlichkeiten und äußert sich deshalb dagegen. In der Tat aber sind die Verhältnisse nicht derartig schlimm und man braucht, nachdem man sich mit der Frage etwas beschäftigt hat, nicht übermäßig weitblickend zu sein, um für gewisse Verhältnisse den Bau von Schmalspurbahnen warm zu befürworten.

Von diesem Standpunkt aus betrachten wir es als angebracht, daß für die zukünftigen Eisenbahnen Bulgariens, mit Ausnahme aller bis jetzt besprochenen, die Schmalspur angewendet wird. Wenn ein Land wie Japan sich nur mit schmalspurigen Eisenbahnen begnügt, wenn diese in Bosnien und Herzegowina, um keine anderen Beispiele anzuführen, vortrefflich sich bewährt haben, so sehen wir doch nicht ein, warum für Bulgarien diese Eisenbahnen nicht zweckentsprechend sein sollten, um so mehr, da es sich nur um Bahnen von untergeordneter Bedeutung handelt.

Es sollten unserer Meinung nach alle diese Eisenbahnen

12. Gleim, „Die Kleinbahnen und die Mittel ihrer Förderung". Schmollers Jahrbücher 1894.
13. G. Bratschkoff, „Schmalspurige Eisenbahnen". Eisenbahnsammlung, Bd. III, Buch IV. 1897 (bulg.).
14. Kleinbahnen, Art. im Hwb. der Stw. Bd. V, mit weiteren Literaturangaben.

[1]) Vergl. darüber v. d. Borght a. a. O. S. 276.

schmalspurig gebaut werden müssen[1]). Vielleicht wird sich bei genauerer Prüfung jeder einzelnen Strecke hier und da die Normalspur als vorteilhafter erweisen, das werden aber ganz vereinzelte Ausnahmen sein. Die Spurweite und die sonstigen technischen Einzelheiten werden von Fall zu Fall bestimmt werden müssen; es wäre freilich dabei wünschenswert, daß immer die nötigen Einrichtungen getroffen würden, die eine eventuelle Erweiterung der Spurweite bei stärkerer Entwicklung des Verkehrs leicht möglich machten.

Eine dritte Längsbahn zwischen dem Balkan und dem Mittelgebirge wird sich unseres Erachtens kaum lohnen. Es wird dadurch nur eine überflüssige Konkurrentin der schon verhandenen südbulgarischen Längsbahn geschaffen, was sicherlich nicht erstrebenswert ist[2]). Die projektierten Querbahnen werden die Bedürfnisse der betreffenden Gegenden vollständig befriedigen und außerdem die Geschäftslage der schon existierenden Längsbahn Südbulgariens kräftigen.

Mit diesen Erörterungen hoffen wir die Eisenbahnverhältnisse in der für uns absehbaren Zeit zur Genüge klargelegt zu haben. Die Zukunft des bulgarischen Eisenbahnnetzes genauer zu zeichnen, wird leider durch das recht spärliche Quellenmaterial unmöglich gemacht. Daher müssen wir uns mit dem Gesagten bescheiden: Soweit wir die Bedürfnisse der Zukunft erkennen können, muß das von uns Vorgeschlagene geschehen, wenn eine richtige Lösung der Aufgaben, die der bulgarischen Eisenbahnpolitik noch verbleiben, erzielt werden soll.

[1]) Das sind:
1. Rachowo-Tscherwen-Breg.
2. Plewen-Lowetsch-Trojan.
3. Swischtow-Lewski Sewliewo*)
4. Eski-Dschumaja-Osman-Pasar.
5. Tutrakan-Rasgrad.
6. Dobritsch-Dewnja- oder Warna**).
7. Pirdop-Panagürischte-Tatar-Pasardschik.
8. Karlowo-Philippopel.
9. Katuniza oder Philippopel-Stanimaka.
10. Kasanlik-Stara-Sagora und
11. Berkowiza-Eisenbahn Wratza-Widin.

*) u. **) Diese zwei Strecken sind schon verdingt und von bulgarischen Unternehmern übernommen worden. Von der Nationalversammlung aber sind die Verträge noch nicht bestätigt worden.

[2]) Man wird dagegen einwenden wollen, daß dadurch die orientalischen Bahnen Konkurrenz bekommen. Das wäre aber unrichtig, weil die jetzige Lage nur eine Übergangsperiode darstellt und sich daher auch der Zweck einer Längsbahn, etwa in der Richtung Sofia-Pirdop-Karlowo-Kasanlik-Sliwen-Kulakli, bloß auf eine bestimmte, sicher nicht allzu lange Zeit erstrecken wird.

VI. Abschnitt.

Statistische Angaben.

1. Länge, Wert und Verwaltungspersonal der bulgarischen Eisenbahnen.

Der Vollständigkeit halber müssen wir noch einige statistische Mitteilungen machen, die uns zum Schluß Anhaltspunkte zu einem Vergleich der bulgarischen Staatsbahnen mit denen Serbiens und der orientalischen Bahnen bieten dürften.

Am Ende des Jahres 1904 hatten die bulgarischen Staatsbahnen, welche ausnahmslos normalspurig und eingleisig sind, eine Bau- und Betriebslänge von 1261 wirkliche und 1435 Tarifkilometer (vergl. Tabelle I). Will man aber das Verhältnis aller Eisenbahnlinien des Landes zu dessen Oberfläche und Einwohnerzahl ermitteln, dann ist es notwendig, auch die Länge der sich auf bulgarischem Gebiet befindlichen orientalischen Bahnen in Betracht zu ziehen. Inklusive dieser beträgt die Schienenstrecke auf bulgarischem Boden 1651 km. Daraus ergibt sich, daß in Bulgarien auf 100 qkm 1,7 km und auf 10000 Einwohner 4,7 km Eisenbahnen entfallen.

Der Wert der vom Staat gebauten Eisenbahnen belief sich am 1. Januar 1905 insgesamt auf 154881559 Frs. oder 128107 Frs. pro Kilometer (vergl. Tabelle II). Die bedeutensten Abweichungen von dieser Durchschnittszahl weisen die Strecken Rustschuk-Warna (als die teuerste) und Somowit-Jassen (als die billigste) auf. Die Erklärung dafür wurde an den entsprechenden Stellen des vorangegangenen Textes gegeben. Rechnet man aber den Wert des rollenden Materials hinzu, so ergibt sich, daß der Gesamtwert der bulgarischen Staatseisenbahnen 1904 164966623 Frs. betrug oder 140397 Frs. pro Kilometer (vergl. Tabelle III). In dieser Tabelle wird auch die geschichtliche Entwicklung der Betriebslänge zum Ausdruck gebracht. Während sie im Anfangsjahr 1888 nur 383 km betrug, ist sie im Jahre 1904 auf 1175 km angewachsen.

Das Betriebsnetz hatte 1904 71 Bahnhöfe, 1 erster, 7 zweiter, 15 dritter, 21 vierter und 27 fünfter Klasse. Dazu kamen 33 Haltestellen, also insgesamt 104 Haltepunkte — auf 11 km 1 Bahnhof oder 1 Haltestelle. Die Verwaltung und Bedienung dieser Bahnen wurde 1904 durch 2245 Personen ausgeführt, das sind 1,83 Personen auf 1 km des betriebenen Netzes. (Näheres darüber in Tabelle IV und IV[a].)

2. Bestand und Leistung des rollenden Materials.

Lokomotiven, ausnahmslos aus dem Auslande stammend, waren 1904 83 vorhanden, das ergibt eine Lokomotive auf 14,2 km[1]) des betriebenen Netzes (vergl. Tabelle V). Geleistet wurden 2844434 Lokomotivkilometer, von welchen 70748 auf Schnellzüge, 993025 auf Personenzüge, 557039 auf gemischte Züge und 122 623 auf Güterzüge entfallen. Jede Lokomotive leistete 34270 km durchschnittlich (vergl. Tabelle VI).

Personenwagen gab es 1904 154: 8A (1. Klasse), 35AB (1. und 2. Klasse), 18B (2. Klasse), 10BC (2. und 3. Klasse) und 84C (3. Klasse) (vergl. Tabelle V). In diesen Wagen waren 6124 Plätze vorhanden, und zwar in der 1. Klasse 528 oder 0,45 Plätze auf 1 km des betriebenen Netzes; in der 2. Klasse 1512 oder 1,28 und in der 3. Klasse 4084 oder 3,47 (vergl. Tabelle VII). In demselben Jahre besaßen die bulgarischen Staatseisenbahnen 867 bedeckte und 972 offene Güterwagen. Das gesamte Wagenmaterial bestand also aus 2074 Stück, oder auf 1 km des betriebenen Netzes 1,76 Wagen (vergl. Tabelle V). Es wurden 35599667 Wagenkilometer geleistet (vergl. Tabelle VI).

3. Verkehr.

Den Verkehr vermittelten 1903 16173 Züge mit 3139426 Bruttotonnen und 2078093 geleisteten Zugkilometer. Jeder Zug hatte im Durchschnitt 194 Bruttotonnen und leistete 129 Zugkilometer (vergl. Tabelle VIII).

Es wurden befördert 1904 1164405 Personen, wovon 7935 erster, 88642 zweiter und 1067827 dritter Klasse fuhren. Sie legten insgesamt 90924579 Personenkilometer zurück (vergl. Tabelle IX).

[1]) Diese Zahl wird in letzter Zeit bedeutend heruntergestiegen sein, da in den Jahren 1905 und 1906 große Lokomotivbestellungen gemacht wurden. Leider fehlen mir noch die näheren Angaben darüber.

In derselben Zeit belief sich die Länge der beförderten Güter auf 1 152 383 Tonnen, welche 129 278 551 Tonnenkilometer leisteten. Das Gewicht des beförderten Gepäckes betrug 4 630 580 kg und die geleisteten Tonnenkilometer 503 888 (vergl. Tabelle IX).

4. Betriebsergebnisse.

Während die Betriebseinnahmen des Anfangsjahres 1888 nicht mehr als 987 797 Frs. oder 2571 Frs. pro km ausmachten, erreichen sie im Jahre 1904 10 960 288 Frs. oder 9322 Frs. pro km, was natürlicherweise mit dem fortwährenden Ausbau des Netzes und dem sich immer stärker entwickelnden Verkehr zusammenhängt. (Vergl. Tab. X.)

Mit den Betriebsausgaben verhält es sich ähnlicherweise. Anfänglich betrugen sie 894 725 Frs. oder 2 339 Frs. pro km und 1904 erreichten sie die Höhe von 7 144 324 oder 6 076 Frs. pro km. Bemerkenswert ist dabei die Tatsache, daß, während die Ausgaben für die Zentralverwaltung in dem Zeitabschnitt 1888—1904 sich nicht verdoppelten, die des Betriebsdienstes in derselben Zeit sich von 1 959 474 auf 6 634 442 Frs. erhöhten — ein Umstand, der genug beweiskräftig für die Zweckmäßigkeit der Zentralisation im Eisenbahnwesen ist.

Dementsprechend gestaltet sich auch die Verzinsung des Anlagekapitals. 1888 ist sie 0,14 %, 1904 2,31 %, und die Überschüsse erhöhen sich von 93 072 Frs. oder 243 Frs. pro km auf 3 815 954 Frs. oder 3245 Frs. pro km. Zu vermerken ist noch, daß in dieser Periode die Jahre 1889, 1890 und 1892 mit Fehlbeträgen wie folgt abschließen:

1889	. . .	205 177	Frs.	oder	534	Frs.	pro km
1890	. . .	14 063	„	„	29	„	„ „
1892	. . .	183 513	„	„	371	„	„ „

Der ungünstigste Betriebskoeffizient ist der des Jahres 1889 110 und der günstigste der des Jahres 1901 63.

5. Vergleich mit den serbischen und orientalischen Bahnen.

Mit den mangelhaften Angaben, die mir zur Verfügung standen, werde ich nun versuchen, einige Vergleiche anzustellen, die von Interesse sein dürften[1]). Dabei ist am zweckmäßigsten, wenn die

[1]) Dieser Vergleich fußt auf die Angaben im Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 508—515 und 1342—1346.

Eisenbahnen der Nachbarstaaten Serbien und Türkei (nur die orientalischen Bahnen, da für die übrigen türkischen Eisenbahnen jedwede Angaben fehlen) in Betracht gezogen werden, weil sie sich am nächsten stehen.

Zum Schluß des Jahres 1903 hatte Serbien ein Eisenbahnnetz von 578 km und Bulgarien ein solches von 1651 km. Es verteilt sich danach die Bahnlänge:

in Serbien auf 100 qkm 1,2 km, auf je 10000 Einwohner 2,3 km
in Bulgarien „ 100 „ 1,7 „ „ „ „ 10000 „ 4,7 km

und die Entwicklung des Netzes gestaltete sich folgendermaßen:

Serbien . .	1892	532 km	1903	578 km.	Zuwachs von 46 km
Bulgarien .	1892	493 „	1903	1175 „	„ „ 682 „
Oriental.Bahnen	1892	1263 „	1903	1343 „	„ „ 80 „

Daraus ergibt sich, daß Bulgarien besser mit Eisenbahnen ausgestattet ist und daß es eine bedeutendere Bautätigkeit entwickelt hat.

Auch hinsichtlich des Wertes der Eisenbahnen ist Bulgarien günstiger gestellt. Nämlich die serbischen Eisenbahnen kosteten 1903 125236637 Frs. oder 231582 Frs. pro km; die bulgarischen dagegen 161576979 Frs. oder 137419 Frs. pro km. Die Ursache dieses Unterschiedes ist darin zu suchen, daß in Serbien die Eisenbahnen anfänglich von Privatunternehmern gebaut und betrieben wurden (Bontoux) und der Staat sich dann genötigt sah, sie teuer zu kaufen.

Was den Verkehr betrifft, stehen die bulgarischen Eisenbahnen am ungünstigsten da. In Serbien wurden 1903 54918434 Personenkilometer zurückgelegt und auf 1 km Bahnlänge entfielen 101550, während in Bulgarien bei 75747110 zurückgelegten Personenkilometer auf 1 km Bahnlänge nur 64422 entfielen. Ebenso verhält es sich mit den von Parteifrachtgütern zurückgelegten Reintonnenkilometer:

in Serbien 55086314 oder auf je 1 km Bahnlänge 101,861 Rtk.
in Bulgarien 88713527 „ „ „ 1 „ „ 75450 „

Es wurden befördert:

	Reisende	pro Kilometer	Tonnenparteifrachtgüter	pro Kilometer
auf den serb. Bahnen	825089	1256	477901	884
„ „ bulg. „	961242	818	892731	754
„ „ orient. „	4703987	3501	664923	495.

Die erste Spalte zeigt uns, daß hinsichtlich der beförderten Personen die orientalischen Bahnen an erster Stelle stehen, dann folgen die serbischen und zum Schluß die bulgarischen. Berücksichtigt man aber dabei, daß 80% der von den orientalischen Bahnen beförderten Reisenden auf die Konstantinopeler Stadtbahn entfallen, dann ergibt sich, daß die serbischen Bahnen an erster Stelle gestellt werden müssen. Was die Menge der beförderten Güter betrifft, verhält es sich in ähnlicher Weise: Serbien nimmt die erste Stelle ein und dann folgen die bulgarischen und orientalischen Bahnen.

Die finanzielle Lage der in Betracht gezogenen Eisenbahnen kann durch folgende Zahlen dargelegt werden:

		Einnahmen	pro Kilomtr.	Ausgaben	pro Kilomtr.	Überschüsse	pro Kilometer
Serbien . . .	1903	7430635	13740	3749176	6933	3681459	6807
Bulgarien . . .	1903	8226842	6997	5692969	4842	2533873	2155
Oriental. Bahnen	1903	13171994	9802	8485452	6315	4686542	3487.

Daraus ergibt sich, daß in allen Beziehungen die serbischen Eisenbahnen den Vorrang haben. Nur hinsichtlich der Ausgaben nehmen die bulgarischen Eisenbahnen die erste Stelle ein, während die serbischen hierin an dritte Stelle rücken. Das wird nur dadurch sich begründen lassen, daß in Bulgarien sparsamer vorgegangen wird, denn die Terrainverhältnisse sind in Serbien und auf dem Gebiete der orientalischen Eisenbahnen günstiger als auf den bulgarischen Linien.

Was die Einnahmen und die Überschüsse betrifft, nehmen die serbischen Eisenbahnen die erste, die orientalischen die zweite und die bulgarischen die dritte Stelle ein. Die Erklärung dafür ist darin zu suchen, daß die bulgarischen Eisenbahnen verhältnismäßig jünger sind, ihre Neigungs- und Krümmungsverhältnisse ungünstiger sich gestalten und ihr Verkehr am schwächsten entwickelt ist.

I. Bau- und Betriebslänge der bulgar. Staatsbahnen (1904).

Eisenbahnlinie	Eröffnungstag	Länge in Kilometern	
		wirkliche	virtual
Zaribrod-Sofia-Sarambej [1])	23. Juli 1888	166,2	203
Rustschuk-Warna	10. August 1888 [2])	223,292	272
Jambol-Burgas	18. Mai 1890	110,429	112
Die Zentralbahn [3])	9. Dez. 1893—8. Nov. 1899	507,940	561
Gebedsche-Dewnja	27. September 1898	8,452	15
Somowit-Jassen	1. September 1899	35,281	40
Tschirpan-Nowa-Sagora [4])	3. September 1900	80,038	82
Rustschuk-Tirnowo	8. Oktober 1900	129,863	150
	Im ganzen:	1261,495	1435

[1]) Vom Staate nur bis Wakarel gebaut. Die Strecke Wakarel-Sarambej ist pachtweise übernommen. — [2]) Das ist der Tag, an welchem die bulgar. Regierung den Betrieb dieser Linie übernommen hat. — [3]) Diese Eisenbahn ist aus folgenden kleineren Strecken zusammengebaut worden:

a) Sofia-Pernik	9. Dezember 1893	34,372	65
b) Pernik-Radomir	6. Februar 1897	14,899	
c) Schumen-Kaspitschan	20. Juni 1895	23,248	26
d) Sofia-Roman	20. Februar 1897	109,219	119
e) Roman-Plewen	18. Juni 1899	83,288	89
f) Plewen-Schumen	8. November 1899	242,914	262
	Im ganzen:	507,940	561

[4]) Die sogen. Parallelbahn, der orientalischen Gesellschaft verpachtet.

II. Wert der bulgar. Staatsbahnen am 1. Januar 1905.

Eisenbahnlinie	Wert in Frcs.		Wert des rollenden Materials
	gesamt	pro Kilometer	
Zaribrod-Sofia-Wakarel	14,604,707	127,857	2,024,870
Rustschuk-Warna	51,305,117	229,767	2,816,753
Jambol-Burgas	11,085,706	100,386	1,211,729
Die Zentralbahn [1])	61,614,397	121,288	6,407,506
Gebedsche-Dewnja	285,151	33,757	106,619
Somowit-Jassen	693,013	19,643	445,059
Tschirpan-Nowa-Sagora	4,565,654	57,043	—
Rustschuk-Tirnowo	10,927,814	84,149	1,638,182
Im ganzen:	154,881,559	128,107	14,650,718
[1]) Die einzelnen Strecken kosten:			
Sofia-Pernik	5,792,612	168,527	433,591
Pernik-Radomir	974,879	65,432	187,946
Schumen-Kaspitschan	2,409,372	103,638	293,266
Sofia-Roman	27,808,420	254,612	1,377,764
Roman-Plewen	24,429,114	74,889	4,114,939
Plewen-Schumen			
Im ganzen:	61,614,397	121,288	6,407,506

III. Die Entwicklung der vom Staate betriebenen Eisenbahnen.

Im Jahre	Länge	Wert[1])		Bahnhöfe, Klasse					Halte-stellen	Zu-sammen
		gesamt	pro Kilometer	I.	II.	III.	IV.	V.		
1888	383,810	68,619,589	178,697	—	—	—	—	—	—	—
1889	383,810	68,648,933	178,773	—	—	—	—	—	—	—
1890	494,239	77,770,269	157,470	—	—	—	—	—	—	—
1891	494,239	81,856,937	165,706	—	—	—	—	—	—	—
1892	494,239	84,252,457	170,956	—	—	—	—	—	—	—
1893	528,611	87,793,774	165,016	—	—	—	—	—	—	—
1894	528,611	90,254,479	170,632	—	—	—	—	—	—	—
1895	551,859	92,368,522	167,334	—	—	—	—	—	—	—
1896	551,859	93,176,540	168,798	—	—	—	—	—	—	—
1897	675,979	116,841,073	172,841	—	—	—	—	—	—	—
1898	684,431	117,892,124	173,116	1	5	11	12	12	4	45
1899	1045,915	140,122,492	133,832	1	7	14	20	19	4	65
1900	1175,778	150,438,451	128,088	1	7	15	21	24	4	72
1901	1175,778	153,529,211	130,730	1	7	15	21	25	25	94
1902	1175,778	160,770,744	136,826	1	7	15	21	26	29	99
1903	1175,778	161,576,979	137,513	1	7	15	21	26	34	104
1904	1175,778	164,966,623	140,397	1	7	15	21	27	33	104

[1]) Das rollende Material einschließlich.

IV. Verwaltungs- und Betriebspersonal.

Es waren beschäftigt	1898				1899				1900			
	Beamte	Bedienstete[1])	Zusammen	Auf 1 km	Beamte	Bedienstete	Zusammen	Auf 1 km	Beamte	Bedienstete	Zusammen	Auf 1 km
I. Bei der Zentralverwaltung:												
a) Handelsabteilung	32	8	40	0,06	36	9	45	0,04	50	14	64	0,05
b) Verkehrsabteilung	7	3	10	0,01	12	3	15	0,02	22	16	38	0,03
c) Bahnerhaltungsabteilung . .	4	3	7	0,01	9	4	13	0,01	13	9	22	0,02
d) Traktionsabteilung	7	4	11	0,02	7	5	12	0,01	9	4	13	0,01
Zusammen:	50	18	68	0,10	64	21	85	0,08	94	43	137	0,11
II. Beim Betrieb:												
a) Betriebsinspektionen . . .	15	14	29	0,04	6	11	17	0,02	6	7	13	0,01
b) Abfertigungsdienst	—	120	120	0,18	—	146	146	0,14	—	189	189	0,15
c) Stationsdienst	84	185	269	0,40	163	170	333	0,32	214	197	411	0,35
d) Zugdienst	51	134	185	0,27	22	228	250	0,24	19	265	284	0,24
e) Bahnerhaltungsdienst . . .	40	304	344	0,51	13	407	420	0,40	15	441	456	0,38
Zusammen:	190	757	947	1,40	204	962	1166	1,12	254	1099	1353	1,13
Zusammen I und II:	240	775	1015	1,50	268	983	1251	1,20	348	1142	1490	1,26

[1]) Unter Bedienstete auch Arbeiter und Tagelöhner inbegriffen!

IV a. Verwaltungs- und Betriebspersonal.

Es waren beschäftigt[1])	1901				1902				1903			
	Beamte	Bedienstete	Zusammen	Auf 1 km	Beamte	Bedienstete	Zusammen	Auf 1 km	Beamte	Bedienstete	Zusammen	Auf 1 km
I. Bei der Zentralverwaltung:												
a) Administrationsbureau	10	10	20	0,02	7	17	24	0,02	7	20	27	0,02
b) Verkehrsabteilung	45	18	63	0,05	22	10	32	0,03	35	20	55	0,05
c) Bahnerhaltungsabteilung	8	4	12	0,01	14	5	19	0,02	14	5	19	0,01
d) Traktionsabteilung	10	3	13	0,01	14	2	16	0,01	15	3	18	0,01
e) Materialabteilung	7	3	10	0,01	12	6	18	0,02	21	4	25	0,02
f) Tarifbureau	—	—	—	—	31	5	36	0,03	36	5	41	0,04
g) Rechnungsbureau	—	—	—	—	7	4	11	0,01	10	2	12	0,01
Zusammen:	80	38	118	0,10	107	49	156	0,14	138	59	197	0,16
II. Beim Betrieb:												
a) Abfertigungsdienst	—	190	190	0,16	—	253	253	0,21	—	253	253	0,22
b) Stationsdienst	127	311	438	0,37	141	397	544	0,46	132	423	555	0,47
c) Zugdienst	123	158	281	0,24	128	153	281	0,24	147	161	308	0,26
d) Bahnerhaltungsdienst	17	439	456	0,39	49	351	400	0,34	53	461	514	0,44
e) Materialdienst	13	5	18	0,02	11	61	72	0,06	13	72	85	0,07
f) Sanitärer Dienst	—	—	—	—	6	11	17	0,01	10	10	20	0,02
Zusammen:	280	1103	1383	1,18	341	1226	1567	1,32	355	1380	1735	1,48
Insgesamt I und II:	360	1141	1501	1,28	448	1275	1723	1,46	493	1439	1932	1,64[2])

[1]) Da 1901 eine Reorganisation des Verwaltungsapparates stattfand, läßt sich die Einteilung der Tabelle IV nicht beibehalten.

[2]) 1904 waren beschäftigt 2245 Personen, also auf 1 km des betriebenen Netzes: 1,83.

V. Bestand des rollenden Materials.

	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Es waren vorhanden:							
Personenlokomotiven	23	23	23	23	23	23	23
Güterlokomotiven	27	29	30	38	38	38	44
Tenderlokomotiven	5	5	10	10	10	10	10
Zusammen:	55	57	63	71	71	71	83
Es entfällt eine Lokomotive auf Kilometer des Netzes	12,78	18,03	18,64	16,56	16,56	16,56	14,02
Hofwagen	10	10	10	10	10	10	10
Inspektionswagen	4	4	4	5	5	5	5
Personenwagen 1. Klasse (A.)	10	10	10	10	10	10	8
„ 1. u. 2. Klasse (AB.)	17	19	19	31	31	31	35
„ 2. Klasse (B.)	18	18	18	18	18	18	18
„ 2. u. 3. Klasse (BC.)	10	10	10	10	10	10	10
„ 3. Klasse (C.)	53	55	55	75	75	75	84
2. Klasse mit Postabteilungen (BP.)	7	7	7	7	7	7	-
Postwagen (P.)	5	5	5	9	9	9	16
Gepäckwagen	29	29	29	35	35	35	36
Heizwagen	5	5	5	12	12	12	12
Bedeckte Güterwagen	554	554	719	719	719	719	867
Offene Güterwagen	724	724	854	924	924	924	972
Kontrollwagen (Z.)	1	1	1	1	1	1	1
Zusammen:	1,447	1,451	1,746	1,866	1,866	1,866	2,074
Es enfallen auf 1 km des Netzes Wagen	2,13	1,38	1,48	1,58	1,58	1,58	1,76

VI. Die Leistung des rollenden Materials.

	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Es wurden geleistet:							
Lokomotivkilometer	1,128,036	1,219,816	1,574,149	1,936,951	2,085,257	2,211,885	2,844,434
von welchen auf Schnellzüge[1]) entfallen	44,509	53,741	74,658	65,725	71,379	174,947	70,748
„ „ „ Personenzüge „	166,540	167,477	254,999	514,475	524,001	527,374	993,025[2])
„ „ „ gemischte Züge „	476,200	534,163	804,755	727,283	898,911	806,401	557,039
„ „ „ Güterzüge „[3])	440,747	464,435	439,737	629,483	590,966	703,163	1,223,622
Jede Lokomotive hat durchschnittlich geleistet	20,509	21,400	24,986	27,281	29,369	31,151	34,270
Wagenkilometer:							
von Personenwagen auf Staatsbahnen	2,108,094	2,506,520	3,539,612	3,535,079	5,252,368	5,169,061	6,133,614
„ „ „ fremden Bahnen	401,932	383,821	446,235	363,309	920,011	703,906	880,035
„ Postwagen auf Staats- und fremden Bahnen	809,356	956,848	1,065,765	1,162,222	1,645,510	1,651,743	1,746,466
„ Gepäck- und Güterwagen auf Staatsbahnen	7,144,272	6,951,177	8,909,623	12,021,564	15,437,594	16,213,822	21,852,222
„ Gepäck- u. Güterwagen auf fremden Bahnen	2,017,068	1,651,817	1,646,117	3,585,597	5,111,153	4,179,989	4,745,293
„ Heizwagen	—	—	—	231,610	379,696	290,333	242,037
Insgesamt:	12,480,722	12,450,183	15,607,352	20,899,381	28,746,284	28,208,863	35,599,667
Außerdem wurden auf den Staatsbahnen geleistet:							
von fremden Personenwagen Kilometer	590,270	729,088	764,100	764,942	239,182	474,034	343,930
von fremden Güterwagen Kilometer	1,609,388	1,159,868	1,217,492	1,602,152	2,046,144	2,800,030	4,591,216
Die Wagen der „Compagnie Internationale des Wagons Lits“ leisteten Wagenachskilometer	1,053,326	2,132,140	1,475,430	1,532,550	1,397,060	1,317,760	1,351,520

[1]) Expreß-, Hof- und Spezialzüge inbegriffen.
[2]) Schnell- und Personenzüge.
[3]) Arbeits-, Aushilfs-, außerordentliche u. s. w. Züge inbegriffen.

VII. Zahl der Personenwagenplätze.

Serie der Wagen	1898					1899					1900					1901				
	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen
A.	10	240	—	—	240	10	240	—	—	240	10	240	—	—	240	10	240	—	—	240
AB.	17	192	296	—	488	19	216	360	—	576	19	216	360	—	576	31	288	648	—	936
B.	18	—	672	—	672	18	—	672	—	672	18	—	672	—	672	18	—	672	—	672
BP.	7	—	104	—	104	7	—	104	—	104	7	—	104	—	104	7	—	104	—	104
BC.	10	—	128	284	412	10	—	128	284	412	10	—	128	284	2,712	10	—	128	284	412
C.	53	—	—	2,200	2,200	55	—	—	2,340	2,340	55	—	—	2,340	2,340	75	—	—	3,340	3,340
	115	432	1,200	2,484	4,116	119	456	1,264	2,624	4,344	119	456	1,264	2,624	4,344	151	528	1,552	3,624	5,704

	1902					1903					1904				
	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen	Zahl der Wagen	Klasse hat Plätze 1.	2.	3.	Zusammen
A.	10	240	—	—	240	10	240	—	—	240	8	192	—	—	192
AB.	31	288	648	—	936	31	288	648	—	936	35	336	712	—	1048
B.	18	—	672	—	672	18	—	672	—	672	18	—	672	—	672
BP.	7	—	104	—	104	7	—	104	—	104	—	—	—	—	—
BC.	10	—	128	284	412	10	—	128	284	412	10	—	128	284	412
C.	75	—	—	3,340	3,340	75	—	—	3,340	3,340	84	—	—	3,800	3,800
	151	528	1,552	3,624	5,704	151	528	1,552	3,624	5,704	155	528	1,512	4,084	6,124

Von der Zahl der Plätze entfallen auf jedes Kilometer des betriebenen Netzes:

der Klasse	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
I.	0,63	0,43	0,38	0,45	0,45	0,40	0,45
II.	1,76	1,20	1,07	1,32	1,32	1,32	1,28
III.	3,65	2,50	2,23	3,08	3,08	3,08	3,47

VIII. Verkehr und Leistung der Züge.

Art der Züge	1898						1899						1900					
	Zahl der Züge	Brutto-tonnen	Geleistete Kilometer	Jeder Zug leistete: Brutto-tonnen	Kilometer	Touren-kilometer	Zahl der Züge	Brutto-tonnen	Geleistete Kilometer	Jeder Zug leistete: Brutto-tonnen	Kilometer	Touren-kilometer	Zahl der Züge	Brutto-tonnen	Geleistete Kilometer	Jeder Zug leistete: Brutto-tonnen	Kilometer	Touren-kilometer
Hofzüge	46	3,078	5,621	67	122	8,174	43	4,157	5,192	97	120	11,640	40	3,959	9,431	99	235	23.265
Orientexpreß	208	29,264	35,528	141	171	24,111	208	30,632	34,528	147	166	24,402	281	50,430	46,646	179	130	23,270
Personenzüge	997	111,627	168,249	112	168	18,816	954	120,397	158,747	126	165	20,790	962	129,661	245,924	136	249	33,615
Schnellzüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—
Gemischte Züge	4,313	675,694	466,628	166	108	17,928	4,572	716,657	606,700	160	132	21,120	5,437	802,506	760,098	163	140	22,820
Güterzüge	4,452	702,385	296,567	158	66	10,428	4,274	631,790	368,351	148	86	12,728	3,846	586,593	312,312	153	81	12,395
Erholungszüge	14	3,093	884	221	63	13,923	21	5,611	1,643	267	78	20,826	42	7,816	6,970	186	166	30,876
Extrazüge	40	2,396	2,961	60	74	4,440	86	6,325	8,205	74	93	6,882	76	7,058	11,475	93	151	14,043
Arbeitszüge	2,278	423,348	120,831	169	58	9,802	2,132	539,294	75,597	202	35	7,070	1,454	383,505	75,780	266	52	13,852
Im ganzen:	12,318	1,983,644	1,096,272	161	89	14,329	12,290	2,551,396	1,254,633	167	102	17,034	12,138	1,971,528	1,468,636	162	122	19,764

Art der Züge	1901						1902						1903					
	Zahl der Züge	Brutto-tonnen	Geleistete Kilometer	Jeder Zug leistete: Brutto-tonnen	Kilometer	Touren-kilometer	Zahl der Züge	Brutto-tonnen	Geleistete Kilometer	Jeder Zug leistete: Brutto-tonnen	Kilometer	Touren-kilometer	Zahl der Züge	Brutto-tonnen	Geleistete Kilometer	Jeder Zug leistete: Brutto-tonnen	Kilometer	Touren-kilometer
Hofzüge	44	3,340	6,547	76	148	11,248	44	4,677	9,631	106	219	23,314	29	3,252	6.039	112	208	23,296
Orientexpreß	313	54,251	51,958	173	166	27,618	313	49,770	51,346	159	164	26,076	313	47,169	51,978	150	166	24,900
Personenzüge	1,460	173,895	516,740	119	354	42,126	1,468	148,180	516,952	125	352	44,000	1,460	182,436	516,412	125	353	44,125
Schnellzüge	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	23,797	108,200	119	541	64,379
Gemischte Züge	6,408	905,233	720,147	171	112	19,152	6,012	1,045,037	875,545	193	143	27,599	5,661	1,016,180	768,916	204	136	27,744
Güterzüge	7,583	1,505,439	477,046	192	62	11,904	6,572	1,434,853	432,675	218	66	14,388	7,420	1,710,723	523,680	230	71	16,330
Erholungszüge	13	2,519	863	193	66	12,738	36	8,969	1.977	249	55	16,695	31	8,096	759	261	24	6.264
Extrazüge	33	2,154	2,686	65	81	5,265	99	12,217	9,420	123	95	11,685	48	4,202	6,026	89	125	11,125
Arbeitszüge	716	78,101	6,940	107	96	10,272	777	106.322	90,113	137	116	15,892	972	121,521	96,082	125	99	12,375
Im ganzen	16,570	2,733,942	1,845,402	165	111	18,315	15,370	2,855,039	1,993,070	186	129	25,054	16,137	3,139,426	2,078,093	194	129	25,026

IX. Beförderte Mengen.

Im Jahre	Reisende				Durchfahrene Personenkilometer	Güter in Tonnen	Durchfahrene Tonnenkilometer	Gepäck in Kilogramm	Durchfahrene Tonnenkilometer
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Zusammen					
1888	467	6091	48,408	54,966	—	—	—	—	—
1889	8,819	17,229	104,913	131,011	—	—	—	—	—
1890	9,054	20,443	129,092	158,589	—	—	—	—	—
1891	11,051	23,400	144,521	178,972	—	—	—	—	—
1892	7,640	26,408	193,659	227,675	21,237,278	288,137	31,065,825	—	—
1893	7,560	23,138	211,364	242,062	19,126,422	334,825	27,727,551	—	—
1894	9,252	31,383	262,640	303,275	25,388,606	382,940	32,462,696	—	—
1895	7,973	35,096	311,162	354,231	26,502,035	429,688	37,128,749	—	—
1896	7,423	34,604	331,825	373,852	28,948,508	707,106	53,274,719	—	—
1897	7,172	43,430	462,351	512,953	31,106,985	714,986	49,023,784	3,214,144	—
1898	9,073	48,050	498,222	555,345	41,225,290	787,043	54,647,690	3,506,786	355,371
1899	8,246	50,290	508,497	567,033	45,410,651	678,986	46,759,679	3,196,418	368,936
1900	8,031	56,343	678,020	742,364	63,657,230	595,883	49,857,928	3,666,964	460,868
1901	8,505	55,446	615,619	679,620	54,724,476	903,633	67,805,791	3,418,124	397,904
1902	7,396	64,643	792,524	864,563	69,325,791	779,644	74,256,832	3,636,850	406,659
1903	6,212	67,974	887,056	961,242	75,747,110	817,057	88,713,527	3,610,238	398,711
1904	7,935	88,642	1,067,828	1,164,405	90,924,579	1,152,383	129,278,551	4,630,580	503,888

X. Betriebseinnahmen.

Im Jahre	Des inneren Verkehrs	Des Transit-verkehrs	Des gesamten Dienstes	Pro Kilometer
1888	—	—	987,797	2571
1889	—	—	2,016,539	5250
1890	—	—	2,596,520	5262
1891	—	—	3,132,544	6348
1892	—	—	3,348,353	6785
1893	—	—	3,612,538	6838
1894	—	—	3,818,070	7227
1895	2,454,135	1,667,319	4,120,455	7471
1896	2,829,399	1,758,431	4,587,831	8319
1897	3,036,023	1,556,591	4,592,615	6824
1898	3,340,779	1,762,774	5,103,555	7494
1899	3,598,936	1,519,057	5,118,021	6681
1900	4,702,639	1,460,814	6,163,454	5728
1901	6,062,740	1,222,356	7,285,097	6203
1902	6,086,871	1,277,832	7,498,178	6377
1903	6,597,201	1,588,028	8,226,842	6977
1904	8,632,263	2,258,596	10,960,288	9322

XI. Betriebsausgaben.

Im Jahre	Für die Zentralverwaltung	Für den Betriebsdienst	Zusammen	Pro Kilometer
1888	—	—	894,725	2329
1889	262,242	1,959,474	2,221,716	5784
1890	189,664	2,420,919	2,610,583	5290
1891	169,928	2,465,037	2,634,965	5340
1892	151,823	3,380,044	3,531,867	7157
1893	163,906	3,019,857	3,183,763	6027
1894	187,285	3,085,086	3,272,371	6194
1895	167,386	3,099,721	3,267,107	5919
1896	192,026	3,859,592	4,051,798	7347
1897	273,939	3,838,576	4,012,515	5966
1898	239,440	4,574,764	4,814,204	7069
1899	243,600	4,475,903	4,519,503	5900
1900	302,950	3,588,258	3,891,208	3616
1901	333,295	4,385,511	4,718,756	4004
1902	348,319	4,999,536	5,347,855	4584
1903	421,955	5,271,014	5,692,969	4842
1904	509,882	6,634,442	7,144,324	6076

XII. Betriebsergebnisse.

Im Jahre	Überschüsse		Betriebskoefizient	Verzinsung des Anlagekapitals
	Gesamt	pro Kilometer		
1888	93,072	243	91	0,14
1889	— 205,177	534	110	—
1890	— 14,063	29	100	—
1891	497,579	1008	84	0,61
1892	— 183,514	372	105	—
1893	128,775	812	88	0,49
1894	545,699	1033	86	0,60
1895	853,348	1545	79	0,90
1896	536,033	972	88	0,58
1897	580,100	862	87	0,50
1898	289,351	424	94	0,25
1899	598,518	781	88	0,43
1900	2,272,246	2112	63	1,51
1901	2,566,391	2186	78	1,67
1902	2,150,328	1825	77	1,33
1903	2,553,872	2154	69	1,57
1904	3,815,954	3245	65	2,31

XIII. Unfälle.

	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
Es kamen Entgleisungen vor	15	10	22	16	5	23	24
Es kommt eine Entgleisung auf geleistete Zugkm.	73,085	125,463	66,756	115,341	398,614	90,352	110,759
Es kamen Zusammenstöße vor	2	1	2	1	—	3	6
Es kommt ein Zusammenstoß auf geleistete Zugkm.	548,136	1,254,633	734,318	1,845,462	—	692,697	443,036
Es wurden verwundet	2	3	14	17	4	2	3
Es kommt eine Verwundung auf durchfahrene Personenkm.	20,612,645	15,196,884	46,898,000	3,219,087	17,330,948	37,873,580	30,308,193
Es wurden getötet	3	—	5	7	5	2	3
Es kommt eine Tötung auf durchfahrene Personenkm.	13,741,863	—	12,731,446	7,817,782	13,864,758	37,873,580	30,308,193

Lebenslauf.

Ich, Iwan Karosseroff, bulgarischer Untertan, griechisch-katholischer Konfession, bin als Sohn des Bezirkshauptmanns Lasar Chadschieff am 17. Dez. 1884 zu Radomir geboren. Kurz darauf wurde die unglückliche Ehe gelöst und ich blieb bei meiner Mutter Swetoslawa Gentschewa. Dann haben mich meine Tante Sojka und ihr Ehegatte Jordan Karosseroff, der Eisenbahnvorstand ist, adoptiert und für meine Ausbildung gesorgt. Ich besuchte die Volksschule und die erste Gymnasialklasse in Jambol, die zweite und dritte in Zaribrod und die übrigen in Sofia, wo ich 1902 als Realgymnasiast meine Reifeprüfung bestanden habe. Gleich darauf bezog ich die Universität Leipzig, um mich dem Studium der Staatswissenschaften zu widmen. Dort habe ich bei folgenden Herren Professoren Vorlesungen gehört: Biermann, Bücher, Eulenburg, Friedberg, Friedrich, Hasse, Lamprecht, Mayer, Partsch, Ratzel, Salomon, Scholz, Stieda, Volkelt und Windscheid. Im SS. 1907 immatrikulierte ich mich an hiesiger Universität, wo ich Vorlesungen bei den Herren Professoren v. Eheberg, Neuburg und Pechuel-Lösche besuchte. Allen genannten Herren sei an dieser Stelle mein Dank ausgesprochen für die Belehrung, die ich von Ihnen empfing.